Distribuição 100% gratuita @clubederevistas
Crazy Turkey Editora
ISSN 1518-627X
ANO 23 | R$ 25,90 | # 286
MOTO ADVENTURE
LET'S GO TOGETHER
AVALIAÇÃO
DUCATI DIAVEL V4
Um míssil de 168 cv
LANÇAMENTO
HONDA XR 300L TORNADO 2025
O CONVITE À AVENTURA ESTÁ DE VOLTA
LANÇAMENTO
BAJAJ DOMINAR 250 2025
TUDO SOBRE A GRANDE NOVIDADE!
AVALIAÇÃO
BMW F 900GS ADVENTURE 2025
ANDAMOS NESTA DESEJADA BIG TRAIL!
ON THE ROAD
ISLÂNDIA
AVENTURA NÓRDICA
AVALIAÇÃO WATTS W125 2025 – MUDANÇAS IMPORTANTES • ROYAL ENFIELD ORIGENS – UM PASSEIO PELA HISTÓRIA
• VIAGEM DO LEITOR – USHUAIA – ALASCA – A BORDO DE UMA HONDA ADV 150

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

publicis

Nova **TORNADO**

Leve a vida numa Honda

TORNADO

Você de novo na trilha da aventura

- MOTOR 300CC
- PAINEL DIGITAL
- ILUMINAÇÃO FULL LED

Paz no trânsito começa por você.
*O fornecimento gratuito de óleo é válido a partir da 3ª revisão.
Consulte concessionárias participantes no 0800 701 3432.

honda.com.br/motos

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos

Um momento promissor

O mercado brasileiro de duas rodas está experimentando um dos seus momentos mais vibrantes em anos. Desde a pandemia, a demanda por motocicletas disparou, refletindo uma mudança significativa no comportamento dos consumidores e uma adaptação às novas realidades de mobilidade.

Desde então, as vendas não param de apontar para cima e isso vem se repetindo este ano, com ainda mais vigor. Durante os primeiros cinco meses de 2024, as vendas de motocicletas novas atingiram 770.943 unidades, um aumento impressionante de 21,2% em comparação com o mesmo período do ano passado. Este crescimento, que sucede um já notável aumento de 21,3% em 2023, consolida o Brasil como o sétimo maior mercado de motos do mundo.

Os números revelados no último relatório da Abraciclo, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, refletem não apenas uma recuperação, mas uma verdadeira arrancada para um novo patamar. Em 2018, o mercado doméstico brasileiro girava em torno de menos de 1 milhão de unidades. Agora, com 1,57 milhão de unidades vendidas em 2023, o cenário é de expansão contínua. Este impulso é especialmente evidente no segmento de scooters, que cresceu 34% até agora em 2024, uma aceleração que evidencia a popularidade crescente desse tipo de veículo como alternativa prática e eficiente no trânsito das grandes cidades.

Com mais de 1 milhão de unidades produzidas entre janeiro e julho de 2024, o melhor resultado para o período desde 2012, fica claro que a demanda não está apenas em alta, mas que o setor está preparado para atendê-la com eficiência.

AS FÉRIAS VÊM AÍ...

E com o final do ano se aproximando, junto com o aquecimento das vendas e a expectativa de mais um ano recorde, surge uma questão crucial: a preparação para as viagens de moto durante as férias. Com o aumento do número de motociclistas nas estradas, a importância de uma preparação adequada nunca foi tão grande.

Viajar de moto possui particularidades que exigem atenção especial. Diferente de outros meios de transporte, a moto requer um planejamento minucioso, desde a escolha do equipamento correto até a manutenção preventiva do veículo. O piloto precisa estar atento a todos os detalhes que garantam uma viagem segura e prazerosa. Capacetes de qualidade, roupas adequadas, revisão completa do veículo, e planejamento de rotas seguras são apenas alguns dos cuidados necessários, além de já começar a pensar no que levar.

Além disso, a chegada das férias costuma coincidir com um aumento do tráfego nas estradas, o que demanda ainda mais atenção e preparo dos motociclistas. A escolha de rotas menos movimentadas, o respeito aos limites de velocidade, e a preparação para condições climáticas variáveis são essenciais para evitar contratempos.

Com o mercado de motos em alta, muitos novos motociclistas estarão pegando a estrada pela primeira vez nesta temporada de férias. Para eles, e para os veteranos, a mensagem é clara: preparação é a chave para aproveitar ao máximo a liberdade e a emoção que apenas uma viagem de moto pode proporcionar.

Vamos aproveitar este momento?

CRAZY TURKEY EDITORA
Diretores
Vera Miranda
Miguel Ricardo Puerta

Editor-Chefe
André Ramos

Direção de criação/
Projeto Gráfico
Danilo Almeida
danilo@cteditora.com.br

Scaner,Tratamento de
Imagem e Produção
Danilo Almeida

Colaboradores
Laertes Torrens Filho, Celso Renato, Nay/Destino Incerto, Teiga Júnior, Edson Luiz "Mamute", Marcio Silveira

Fotos de Capa - Créditos:
Leonardo Vincenzo/Teiga Júnior/Divulgação Bajaj/ André Ramos

Fotografia
Leonardo Vincenzo

Diretor Administrativo
Miguel Ricardo Puerta

Publicidade
Diretora Comercial
Vera Miranda
vera@cteditora.com.br
Executivos de Conta
Laertes Torrens Filho
laertes@cteditora.com.br

Geovania Alves
geovania@cteditora.com.br

Mídias sociais
Andre Ramos
andreramos@cteditora.com.br

Departamento de Assinaturas, números atrasados e atendimento ao Leitor

Whatsapp: +55 (11)2068-7485
assinatura@cteditora.com.br

De segunda a sexta
das 9:00 às 18:00 horas

Contabilidade
Fiscon consultoria tributária S.S.
55 11 50863200

RAC Mídia
Distribuição em todo o Brasil:
(11) 98145-7822
contato@racmidia.com.br

Impressão
Grafica Grafilar
www.grafilar.com.br

Moto Adventure
A Moto Adventure é uma publicação mensal da Crazy Turkey Editora e Comércio Ltda. • Redação, Administração e Publicidade: Rua Crisólita, 238, Jardim da Glória CEP 01547-090 São Paulo SP Fones/fax: 55 11 2068-7485/ 9287.• A Moto Adventure não admite publicidade redacional • É proibida a reprodução das reportagens publicadas nesta edição sem prévia autorização • As opiniões emitidas em artigos assinados são de responsabilidade de seus autores, não são necessariamente as da revista e podem ser contrárias à mesma • Moto Adventure e Moto Aventura são marcas registradas pela Crazy Turkey Editora Ltda • Ninguém está autorizado a receber qualquer valor em nome da Crazy Turkey Editora ou da Moto Adventure. Registro no INPI: NP 822390752

Internet
www.motoadventure.com.br

Jornalista Responsável
André Ramos – Mtb.: 25.526

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

SUMÁRIO

 YouTube : www.youtube.com/revistamotoadventureoficial

Instagram : www.instagram.com/revistamotoadventure

 Facebook : www.facebook.com/revistamotoadventure

 WhatsApp : +55 11 2068-7485

Tiktok : www.tiktok.com/@revistamotoadventure

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto e Fotos: Teiga Júnior

Islândia: Um Paraíso para Motociclistas

Ao longo de oito dia e mais de 1.600 km, nosso colunista explora um dos países mais belos do planeta, percorrendo cenários de filmes e vivendo uma experiência inesquecível.

A Islândia é uma joia do Atlântico Norte, uma terra de extremos, onde o gelo encontra o fogo e o clima com ventos fortes e neblina tornam a aventura em uma motocicleta, desafiadora. Com natureza selvagem, está à espera de ser explorada, oferecendo uma experiência incomparável de liberdade, aventura e beleza natural.

Conhecida por suas paisagens deslumbrantes, rica história, cultura vibrante, geografia impressionante, economia diversificada e uma cultura esportiva vibrante, a Islândia é um destino obrigatório para qualquer amante das duas rodas, onde estradas sinuosas e cenários de tirar o fôlego se combinam para criar o passeio perfeito.

CARACTERÍSTICAS

Sua história é marcada por sua colonização pelos nórdicos no final do século IX. Os primeiros assentamentos foram estabelecidos por vikings que buscavam novas terras para cultivo e vida.

A economia islandesa é diversificada e moderna, com uma forte ênfase em energia renovável. O país é um líder mundial em energia geotérmica e hidrelétrica, o que não

só abastece as necessidades domésticas, mas também atrai turistas interessados em sustentabilidade. A pesca é outra indústria crucial, refletindo a longa tradição marítima da Islândia. Nos últimos anos, o turismo tornou-se um pilar econômico, impulsionado pela curiosidade global sobre as paisagens e cultura vibrante, únicas do país.

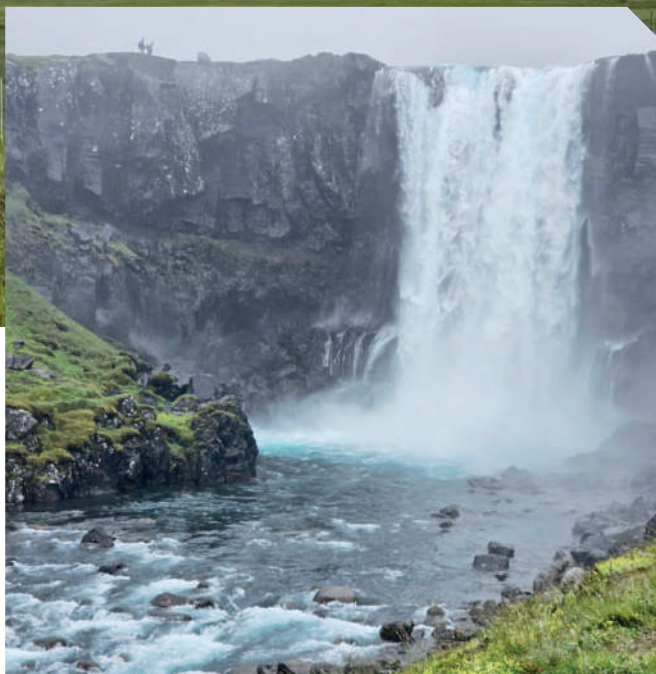
A geografia da Islândia é um espetáculo à parte, uma terra com cenários pitorescos e contrastes geográficos impressionantes. Com vulcões ativos, gêiseres, fontes termais, geleiras e campos de lava, o país parece saído de um conto de fadas.

Os motociclistas podem explorar a famosa Rota 1, também conhecida como Hringvegur, que circunda a ilha e oferece vistas espetaculares a cada curva ou mesmo nas suas retas em vales quase sem vegetação devido à brutalidade de suas temperaturas.

As estradas de cascalho no interior, devem ter autorização específica para circular e proporcionam aventuras off-road desafiadoras e recompensadoras.

Os esportes ao ar livre são uma parte integral da vida na Islândia. Além do futebol, os islandeses adoram atividades como caminhadas, escaladas e esqui, exploradas por vans

Os fluxos d'água são numerosos na Islândia e isso faz com que as cachoeiras sejam abundantes na região

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Repleto de belezas naturais, a Islândia ainda é um país de estradas tranquilas e margeadas por paisagens como essa

preparadas para aventura como também o motociclismo.

Para os motociclistas, a Islândia oferece uma experiência única, com suas estradas desafiadoras e vistas deslumbrantes.

A Islândia tem servido de cenário para inúmeras produções cinematográficas e séries de televisão, devido às suas paisagens únicas. Além da caverna Grjótagjá, em Mývatn, outras locações famosas incluem a cachoeira Skógafoss, vista em "Game of Thrones", e o Parque Nacional Thingvellir, utilizado em "Thor: O Mundo Sombrio", incluindo "Game of Thrones", "Interstellar", e "Rogue One: A Star Wars Story". Motociclistas podem explorar esses locais de filmagem icônicos, adicionando um toque de fantasia à sua aventura.

A Islândia é verdadeiramente um paraíso para motociclistas, combinando uma história rica, geografia impressionante, uma economia moderna e um espírito aventureiro. Cada curva da estrada revela uma nova maravilha, tornando cada jornada uma experiência inesquecível. Seja para desafiar os terrenos acidentados do interior ou para deslizar pelas suaves estradas costeiras, a Islândia promete uma aventura única e emocionante para todos os amantes das duas rodas, criando memórias inesquecíveis enquanto explora este país mágico.

E COMEÇA A VIAGEM!

Dia 1: Reykjavik a Kirkjufellsfoss, Eyja e Miklaholtshreppur

Início da aventura na capital Reykjavik, explorando a cidade antes de pegar a estrada rumo ao norte. A primeira parada é Kirkjufellsfoss, uma das cachoeiras mais fotogênicas do país, com o icônico monte Kirkjufell ao fundo. Continue até Eyja, explorando vilarejos pitorescos até Miklaholtshreppur, região conhecida por suas paisagens deslumbrantes.

ESTATÍSTICAS DA VIAGEM

Distância: 322,67 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 238 m

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Tempo em movimento: 2 horas 59 minutos
Tempo Total: 7 horas 57 minutos

DIA 2: LAUGARBAKKI À AKUREYRI
De Laugarbakki, para Akureyri, a segunda maior cidade da Islândia. No caminho, desfrutamos as vistas de fiordes e montanhas. Akureyri é conhecida por seu clima ameno, por seus jardins botânicos e sua vibrante cena cultural, oferecendo uma excelente oportunidade para explorar museus e galerias.

ESTATÍSTICAS DA VIAGEM
Distância: 279,6 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 331 m
Tempo em movimento: 3 horas 33 minutos
Tempo Total: 6 horas 16 minutos

DIA 3: AKUREYRI À REYKJAHLÍÓÔ
De Akureyri, para Reykjahlíð, que circundam o lago Mývatn. Essa área é famosa por suas formações geotérmicas, crateras vulcânicas e fontes termais. Não deixe de visitar a Caverna Grjótagjá, famosa por suas águas termais e como local de filmagem da série "Game of Thrones".

ESTATÍSTICAS DA VIAGEM
Distância: 158,67 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 430 m
Tempo em movimento: 1 hora 58 minutos
Tempo Total: 9 horas 10 minutos

DIA 4: REYKJAHLÍÔ À EGILSSTAÔIR
Seguindo para o leste, em direção à Egilsstaðir, passando por paisagens vulcânicas e deslumbrantes quedas d'água, como Dettifoss, uma das cachoeiras mais poderosas da Europa. Egilsstaðir é o principal centro urbano do leste da Islândia, oferecendo uma variedade de comodidades e atrações culturais.

A estrada oferece vistas espetaculares das montanhas e vales da Islândia oriental. Aproveite para explorar o Parque Nacional Vatnajökull, o maior da Europa.

ESTATÍSTICAS DA VIAGEM
Distância: 223,57 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 634 m

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Tempo em movimento: 3 horas 2 minutos
Tempo Total: 6 horas 10 minutos

DIA 5: EGILSSTAÔIR À DJÚPIVOGUR

De Egilsstaðir, siga para Djúpivogur, uma pitoresca vila de pescadores. Aproveite para explorar as praias de areia negra e as formações rochosas únicas ao longo do caminho. Djúpivogur é conhecida por sua tranquilidade e beleza natural. A rota ao longo da costa oferece vistas deslumbrantes do mar e das montanhas circundantes. Djúpivogur é também um excelente ponto para observar aves.

ESTATÍSTICAS DA VIAGEM

Distância: 259,55 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 373 m
Mão Única
Tempo em movimento: 3 horas 15 minutos
Hora Total: 5 horas 28 minutos

DIA 6: HÖFN – KIRKJUBÆJARKLAUSTUR

De Höfn, para Kirkjubæjarklaustur, passando por impressionantes geleiras e campos de lava. A área ao redor de Höfn é conhecida pela geleira Vatnajökull, a maior da Europa, o Parque Nacional Skaftafell. e pela famosa lagoa glacial Jökulsárlón, um cenário frequentemente usado em filmes como "Batman Begins" e "Tomb Raider".

ESTATÍSTICAS DA TRILHA

Distância: 207,15 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 96 m
Tempo em movimento: 2 horas 50 minutos
Tempo Total: 7 horas 8 minutos

DIA 7: KIRKJUBÆJARKLAUSTUR – SELJALANDSFOSS – HELLA

Não é à toa que a Islândia é escolhida para ser cenário de filmes

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Saindo de Kirkjubæjarklaustur, faça uma parada em Seljalandsfoss, uma das cachoeiras mais impressionantes da Islândia, onde você pode caminhar por trás da queda d'água. Continue até Hella, uma cidade estratégica para ficar, pois pode ser um excelente ponto de partida para explorar as áreas geotérmicas próximas.

ESTATÍSTICAS DA TRILHA

Distância: 193,67 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 128 m
Tempo em movimento: 3 horas 14 minutos
Tempo total: 8 horas 16 minutos

DIA 8: HELLA - REYKJAVIK VIA GULLFOSS

No último dia, viagem de Hella a Reykjavik, passando por Gullfoss, uma das cachoeiras mais impressionantes e mais famosas do país. A queda d'água em dois níveis é um espetáculo natural imperdível. Retorne a Reykjavik para concluir sua aventura.

ESTATÍSTICAS DA VIAGEM

Distância: 240,02 km
Dificuldade técnica: Moderada
Elevação máx: 261 m
Tempo em movimento: 4 horas 38 minutos
Tempo Total: 9 horas 2 minutos

Como ficar indiferente a este visual?

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Leonardo Vincenzo

Escaneie este QR Code para assistir ao vídeo desta reportagem

Ducati Diavel V4 A Revolução do Poder e da Sofisticação

Mais leve, ágil e tecnologicamente avançada, a Ducati Diavel V4 chega para estabelecer um novo padrão entre as cruisers de alta performance.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Quando surgiu em 2011, a Ducati Diavel revolucionou o segmento de cruisers de alta performance com um conceito que misturava um design primoroso com um motor que esbanjava desempenho. Foi um sucesso global, reforçado pelos prêmios que a moto passou a conquistar em virtude de seus méritos.

Para 2023, a Ducati decidiu levar essa motocicleta icônica a um novo patamar, substituindo o motor L-twin 1260 pelo poderoso V4 Granturismo, e realizando uma reformulação completa que abrange chassi, carenagem, geometria e posição de pilotagem.

Aqui no Brasil, a Diavel V4 foi apresentada em julho, durante a mais recente edição do Festival Interlagos, despertando suspiros de admiração em uma plateia formada por jornalistas, influenciadores e convidados.

COMEÇANDO PELO MOTOR

Com a introdução do motor V4, a Ducati teve a oportunidade de redesenhar completamente a Diavel, começando por um novo quadro monocoque, mais leve que o anterior.

Este motor de 1.158 cm3, com quatro válvulas por cilindro é capaz de desenvolver brutais 168 cv a 10.750 rpm e torque máximo de 12,8 kgf.m a 7.500 rpm, está 5 kg mais leve que o anterior e agora está integrado ao quadro como um componente estrutural. Outros 8 kg foram aliviados no conjunto da motocicleta, resultando em 13 kg a menos que são imediatamente perceptíveis ao tocar a nova Diavel, que se mostra muito mais responsiva e ágil.

Vale ressaltar, ainda, o amplo intervalo de manutenção deste motor: o ajuste de válvulas se dá somente com

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

O amplo painel em TFT colorido é repleto de informação, enquanto que a moto esbanja vigor em qualquer ângulo

60.000 km e as trocas de óleo são recomendadas somente a cada 15.000 km.

Embora o torque do novo motor V4 seja ligeiramente inferior ao do modelo anterior, a diferença é praticamente imperceptível na prática. A caixa de câmbio de seis marchas, equipada com embreagem assistida e deslizante e um quickshifter que funciona suavemente em todas as velocidades, merece destaque especial pela sua precisão e facilidade de uso.

MELHORIA EM CURVAS

Apesar dessas melhorias, a Diavel V4 não pretende competir com naked bikes superesportivas nas curvas. Embora a nova suspensão, que inclui garfos ajustáveis de 50 mm e um monoamortecedor traseiro (ambos multirreguláveis), ofereça uma absorção de impactos significativamente melhor, a distribuição de massas da motocicleta, associada a seu amplo entre-eixos (1.593 mm) ainda exige esforço do piloto nas curvas. No entanto, a sofisticação do sistema de suspensão torna a experiência de pilotagem mais confortável e controlada em comparação com a geração anterior.

O sistema de frenagem da Diavel V4 também foi aprimorado e agora conta com pinças Brembo Stylema de alto desempenho. Na dianteira, estas apresentam fixação radial e quatro pistões, as quais trabalham com discos duplos de 330 mm, enquanto que na traseira apresenta dois pistões que acionam um disco de 265 mm. Esses freios oferecem uma potência de frenagem fenomenal, complementada pelo cilindro mestre radial da Brembo, que confere frenagens realmente fortes com apenas dois dedos.

Além disso, a Diavel V4 herdou da Multistrada V4 um completo pacote eletrônico, que inclui quatro modos de pilotagem: Sport, Touring, Urban e Wet. Os modos Sport e Touring oferecem a potência total de 168 cv, enquanto os modos Urban e Wet limitam a potência a 115 cv. Além destes, o sistema de controle de tração, o ABS habilitado para curvas, o controle anti-wheeling e o controle de cruzeiro (cruise control) são outros recursos que garantem uma experiência de pilotagem emocionante e segura.

Claro que o painel não poderia destoar de todo este conjunto e apresenta uma tela em TFT colorida de 5" que traz todas as informações da moto e que ainda conta com a possibilidade de conexão via Bluetooth com o App Ducati LInk, que permite controlar chamadas, chamadas de texto, música e ainda, a navegação ponto a ponto. Destaque também para os botões retroiluminados dos punhos.

A posição de pilotagem foi ajustada, com o guidão 20 mm mais próximo do piloto, proporcionando uma ergonomia

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

confortável e acessível, especialmente para motociclistas de menor estatura. A altura do assento, de 790 mm, torna a Diavel V4 uma máquina relativamente fácil de manejar, mesmo para pilotos menos experientes.

No quesito design, a traseira da Diavel V4 chama atenção com suas luzes de LED integradas ao assento do passageiro, que também funcionam como luzes de freio e indicadores de direção. Esse detalhe, junto com os pedais do passageiro que ficam escondidos quando não estão em uso, mantém as linhas da moto limpas e elegantes.

A nova Ducati Diavel V4 representa uma combinação impressionante de poder, tecnologia e estilo, pronta para continuar dominando o segmento de cruisers de alta performance, agora com ainda mais sofisticação e versatilidade.

A Diavel V4 está disponível no Brasil nas cores vermelha e preta e seu preço de venda sugerido é de R$ 139.990.

CONCLUSÕES

É incrível como, nesta geração, a Ducati conseguiu ir ainda mais perto da perfeição. A moto ficou ainda mais linda e seu design surpreende em todos os detalhes. A adoção do DRL ao novo farol e a nova e futurista lanterna traseira, deixaram a diavel V4 ainda mais espetacular e as novas rodas (com destaque para a traseira de 8 polegadas e calçada com um gigantesco pneu 240/45 Diablo Rosso III), em composição com o monobraço traseiro é um verdadeiro convite à contemplação e, de fato, fazem com que a motocicleta — e quem a toca — não passe despercebidamente.

E esta admiração que sentimos ao olhar para a Diavel V4 é amplificada quando temos a oportunidade de acelerá-la. A moto é brutal! Rodando nos modos Sport e Touring, temos à nossa disposição todos os seus 168 cv e estes, associados ao quickshifter, proporcionam uma experiência de pilotagem singular. E esta experiência ganha uma dimensão ainda mais

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

ESPECIFICAÇÕES
Motor: V-4 transversal a 90o, DOHC, 16V, arrefec. ar/ líquido
Cilindrada: 1.158 cm3
Alimentação: injeção eletrônica multiponto sequencial
Diâmetro x Curso: 83 mm x 53,5 mm
Potência: 158 cv a 10.750 rpm
Torque: 12,8 kgf.m a 7.500 rpm
Câmbio: 6 velocidades com quickshifter up & down
Chassi: monocoque em alumínio com motor como elem estrutural
Susp. Diant.: invertida, 50 mm com múlt. regl., 120 mm curso
Susp. Tras.: monoamort. com mult. reg., curso 145 mm
Freio diant.: discos duplos semiflut. 330 mm, pinças radiais Brembo 4 pistões, com cornering ABS
Freio Tras.: disco simples 265 mm, pinça flut. 2 pistões, com cornering ABS
Pneu Diant.: Pireli Diablo Rosso III 120/70-ZR17
Pneu Tras.: Pireli Diablo Rosso III 240/45-ZR17
Peso: 223 kg (seco)
Tanque: 20 l
Preço: R$ 139.990

robusta, quando você percebe que não precisa se preocupar em ficar manualmente controlando todo seu vigor, uma vez que seu arsenal eletrônico trata de domá-la, tornando a Diavel V4 uma moto bastante segura.

Mas a Diavel V4 não é uma moto que nasceu para raspar as pedaleiras em curvas. Como uma legítima drag bike, sua vocação está para as fortes acelerações, para proporcionar aquela distorção do horizonte quando se abre o acelerador, embora, este novo chassis e suspensões tenham trazido mais obediência na hora de incliná-la.

E apesar de todas as suas dimensões e de toda a sua capacidade de entregar força e potência, a Diavel V4 é uma moto que transmite facilidade de condução e muito disso vem do seu assento a apenas 790 mm em relação ao solo, que permite a qualquer pessoa de estatura mediana colocar os dois pés no chão — o que deixa tudo mais seguro para o condutor.

Claro que a sofisticação, performance e estilo em estado-de-arte da Ducati Diavel V4 cobram o seu preço, mas é justamente isso que reforça sua exclusividade e faz com que quem a pilota, se destaque na multidão.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

FEROZ E INDOMÁVEL

Não há como passar despercebido com essa Muscle Custom

S350

PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Caio Mattos/Divulgação Honda

HONDA XR 300L TORNADO 2025 O mito voltou!

15 anos depois de ter sido descontinuado, o nome Tornado volta ao mercado nacional de duas rodas trazendo o mesmo DNA aventureiro, mas só que com uma aparência mais moderna e alicerçada no espírito racing da família CRF.

Eu sempre fui um confesso admirador das motocicletas trail devido à versatilidade que oferecem. Enquanto as maiores garante conforto e muito desempenho na estrada, as de porte médio encaram com desenvoltura as demandas do dia a dia e ainda, possibilitam incursões no fora de estrada recheadas de diversão.

E não à toa, fui um feliz proprietário de uma Honda XR 250 Tornado 2003 vermelha, adquirida de um grande amigo que o motociclismo me trouxe, o Laner Azevedo, que atualmente encabeça a comunicação da Kawasaki do Brasil.

Esta moto me proporcionou bons momentos que jamais serão apagados de minha memória, mas uma hora seu ciclo comigo encerrou-se e era hora de passá-la adiante, deixando um rastro de saudades. À essa altura, a Honda já havia descontinuado a Tornado desde 2009, substituindo-a pela controversa XRE 300 e embora esta moto tenha sido um sucesso, ela nunca conseguiu preencher o espaço deixado no imaginário e pelos anseios dos apaixonados pela Tornado.

Foi então que em meados de maio, uma foto mostrando uma possível nova Tornado 300 cinza cruzou a internet na velocidade de um raio. Diante do silêncio oficial da marca, o mistério permaneceu até o início de junho, quando a marca finalmente revelou, no Festival Interlagos, a versão final da XR 300L Tornado.

Com linhas inspiradas na família CRF, constituída por motocicletas off-road de competição, nada de mais

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

aprofundado foi revelado pela marca na ocasião, o que só seria feito cerca de um mês depois, com o lançamento oficial do modelo.

A iluminação agora é totalmente em LED e o painel, que já era digital na antiga Tornado, agora apresenta fundo blackout e está ainda mais completo, com indicador de marchas, relógio e computador de bordo, além das demais informações fundamentais e 5 níveis de luminosidade. A tomada USB-C não ficou de fora e no punho esquerdo há um bem-vindo lampejador de farol, mas ficou faltando o pisca-alerta.

Seu tanque recebe o mesmo conceito presente nos modelos CB 300F Twister e XRE 300 Sahara, onde uma capa formada por três peças o oculta, maximizando suas formas e protegendo-o contra danos em caso de batidas. Sua capacidade é de 13,8 litros, sendo que destes, 3,7 litros são para a reserva.

O design inspirado nas motos de competição deixa a nova Tornado com um visual bem agressivo

MAIS OFF

Mas não pense tratar-se apenas de uma XRE 300 Sahara "com outra roupa". A XR 300L Tornado foi concebida para ser uma motocicleta com personalidade própria e para isso, a marca tratou de aplicar-lhe uma série de cuidados e refinamentos para lhe conferir comportamento e aptidão singulares.

Escaneie este QR Code para assistir ao vídeo desta reportagem

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

A começar pelo seu design "Arrow Shape" inspirado no da CRF 450 Rally, a nova Tornado apresenta linhas e gráficos que a aproximam do universo racing da marca; o assento plano, o para-lama dianteiro alto combinado às aletas e às rodas e chassis pintados em preto, reforçam este vínculo. Destaque também para o conjunto de aros 21"/18" fornecidos pela DID (na Sahara são Excel) que além de já contarem com preparação para trava de pneus, são calçados com os pneus Metzeler Karoo Street.

As preparações para travas de pneus indicam as boas intenções da Honda por trás do desenvolvimento da nova Tornado.

E por falar em chassis, embora este seja o mesmo derivado da CRF 250F que equipa também a Sahara 300, ele tem uma pequena alteração no ângulo de cáster e no trail, para deixar a frente da moto um pouco mais aberta, visando ampliar sua estabilidade em velocidades maiores e compensar a turbulência causada pelo para-lama alto. Nela, tais medidas são de 26o no cáster e 123 mm no trail, enquanto que na Sahara as medidas são de 25° 59´ e 98 mm.

NO DETALHE

As suspensões sempre foram um ponto alto da Tornado e nesta nova geração receberam a devida atenção. Os cursos longos foram mantidos, com 245 mm na frente a partir de um garfo hidráulico com tubos de 43 mm e o monoamortecedor traseiro com sistema Pro-Link e 227 mm atrás, com sete ajustes de pré-carga da mola.

Com tais combinações, a altura do assento ficou em 890 mm, enquanto que a altura em relação ao solo ficou em 268

Com ciclística calibrada e um motor responsivo, a nova Tornado é um convite ao desafio

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Na hora de encarar a terra, a Tornado se mostrou muito versátil

mm. Tais medidas na Sahara são de 859 mm e entre 265 e 269 mm a depender da versão.

Visando torná-la mais leve e resistente às exigências do off-road, sua mesa inferior e as bieletas do link do amortecedor traseiro são feitas de alumínio forjado.

Outros dois detalhes que revelam a preocupação demonstrada pela Honda para capacitar a moto para o off-road foram o emprego de um pedal de câmbio com ponta articulada, que em caso de impacto, não vai deixar o piloto na mão e a adoção do protetor de motor como item original.

Os freios contam com discos nas duas rodas e ABS de duplo canal, que não pode ser desconectado nem na roda traseira. Na dianteira ele mede 256 mm e é acionado por pinça de duplo pistão. Atrás, mede 220 mm e conta com pinça flutuante de pistão único.

PUNCH

Quem já teve a oportunidade de andar na antiga tornado sabe como a motoca era capaz de desenrolar na cidade, entregar bem na estrada e proporcionar desempenho na terra e para que tais características não fossem perdidas, a engenharia da Honda tratou de caprichar em um mix mecânico capaz de animar os saudosistas e também aqueles que chegarão à motocicleta pela primeira vez.

O motor também deriva do da Sahara 300, um monocilíndrico de 293,5 cc arrefecido a ar e com o suporte de um radiador de óleo, dotado de 4 válvulas e comando único no cabeçote (OHC) e alimentado por injeção eletrônica PGM-FI, que conta com ainda com a tecnologia FlexOne que permite ser abastecido tanto com gasolina quanto com etanol.

Abastecido na gasolina ele gera 24,3 cv a 7.500 rpm e torque de 2,70 kgf.m a 5.750 rpm; já no álcool tais números são de 24,8 cv e 2,74 kgf.m, ambos valores às mesmas rotações. Vale ressaltar que ele já está enquadrado às exigências do Promot5, o que faz dele um motor de baixíssimas emissões.

Assim com a antiga Tornado, seu câmbio é de 6 marchas, mas agora conta com embreagem assistida e deslizante. Uma outra característica particular dela em relação à Sahara está na relação secundária, que trabalha com pinhão de 14 dentes e coroa de 39 – na Sahara a coroa tem um dente a mais. E por falar em coroa, aqui ela é fixada diretamente ao cubo, sem o uso de coxins de borracha, para melhorar as respostas ao acelerador.

A XR 300L Tornado está disponível somente na cor vermelha e tem preço sugerido a partir de R$ 27.690 e assim como as demais motos da marca, conta com três anos de garantia e sete trocas de óleo gratuitas. A mão-de-obra das duas primeiras revisões também é gratuita (consulte o regulamento).

IMPRESSÕES

E para oferecer um ambiente onde fosse possível colocar à prova as virtudes da motocicleta, a Honda preparou um roteiro incrível pela região de Urubici, na Serra Catarinense, e para apimentar ainda mais

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Após um dia inteiro de pilotagem pelo asfalto e na terra, a finalização do teste não poderia ser melhor

as coisas, na semana em que estivemos por lá havia passado uma frente fria que derrubou os termômetros, a ponto de provocar geadas durante a noite, mas com sol durante o dia.

Em um percurso de 165 km que mesclava 60% asfalto e 40% terra, pudemos experimentar a motocicleta em todas as suas possibilidades e ainda por cima, visitar alguns dos cartões postais da região, como a Serra do Corvo Branco, o Morro da Igreja - e até mesmo sua base de radares de controle de tráfego aéreo e meteorológico - e a Cachoeira do Rio dos Bugres, onde almoçamos no "quintal mais bonito do Brasil", situado no alto de uma chapada com belezas a perder de vista e um balanço alucinante e onde a Honda providenciou além de uma tenda para nosso almoço, antenas StarLink para que pudéssemos nos manter conectados "no meio do nada".

E como a moto é gostosa de pilotar...A posição de pilotagem ereta, o assento distante do solo, o assento plano, me levaram imediatamente à uma volta ao passado, mas bastou colocar a moto em movimento para notar a diferença que os 15 anos proporcionaram.

A moto é muito acertada! Sua ciclística, que já era primorosa, beira a perfeição, oferecendo leveza a intuitividade na condução, enquanto que bastou girar a manopla para se obter respostas precisas e rápidas. E que ronco gostoso e estalado sai da ponteira! Uma delícia de escutar, empolgante e convidativo.

Rodando no asfalto a moto evolui de maneira suave e nas curvas, está ali a assinatura Tornado, que sempre a acompanhou na forma de elogios.

Na terra, a moto é muito ágil, divertida e fácil de ser conduzida; suas suspensões trabalham muito bem e os pneus escolhidos aderem muito nesta condição - além de contribuírem com a absorção das pancadas -, resultando em uma combinação que propicia segurança. A moto é fininha, leve e encarou e boa o terreno pedregoso da região.

Mesmo na terra, eu não senti necessidade de desligar o ABS, dada sua precisão e eficiência e olha que houve momentos em que eles precisaram mostrar sua eficiência, quando cheguei forte demais em duas curvas (sabe quando você diz em silêncio "ai, ai, ai, ai, ai...."?). Pois é!, ali percebi como eles podem conferir segurança, embora não permitam as escorregadas que muitas vezes são necessárias na terra.

Após um dia inteiro pilotando, com as motos e equipamentos sujos, mas a alma tranquila, foi possível perceber como essa moto é legal. Apenas o painel junta muito pó, o que acaba atrapalhando a visão e exigindo limpeza frequente, mas no mais, a motoca é impecável.

Parabéns, Honda, por não apenas trazer de volta a Tornado, mas por fazê-lo de um jeito que não deixará que as saudades da anterior ofusquem o brilho da atual.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas
Linha
OLD SCHOOL
80'S
Viva a liberdade em movimento
ETERNAL II
80's
LANÇAMENTO 2024
BIEFFE
HELMETS

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Leonardo Vincenzo/André Ramos

Escaneie este QR Code para assistir ao vídeo desta reportagem

BMW F 900GS Adventure 2024 Mais off que nunca!

Apresentando um perfil mais esguio e apto para aventuras no fora de estrada, 14 kg mais leve e com 10 cv a mais que sua antecessora, a big trail chega para encantar os amantes do estilo e da marca.

No dia 15 de fevereiro deste ano, um vídeo que circulou pelas redes sociais provocou frisson entre os amantes das motos aventureiras e nós também o republicanos em nossa plataformas. O vídeo com pouco mais de 30 segundos, mostrava pela primeira vez imagens da nova BMW F 900GS, amarela limão, que o que tinha de linda, tinha também de agressiva.

A partir de então, as especulações sobre a vinda da moto ao Brasil não pararam, até que no começo de junho, pudemos ver diante de nossos olhos, as novas motocicletas (inclusive a amarela), após terem os véus que as recobrir retirados durante o Festival Interlagos.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Acontece que até as motos estarem disponíveis para teste demorou um pouco e só no começo de agosto tivemos a oportunidade de pegarmos uma (versão Adventure) para finalmente rodar com ela.

TRAÇOS DA EVOLUÇÃO

A moto que nos coube era uma preta e confesso que esta cor acabou "escondendo" um pouco da força e dos volumes que a motocicleta apresenta, ainda mais em sua versão voltada para as longas jornadas, o que não ofusca, entretanto, os demais predicados que a motocicleta carrega.

Equipada com a corrente M Endurance que requer baixa manutenção, a versão Adventure ainda traz tanque de 23 litros

A BMW F 900GS traz uma série de diferenças em relação à sua antecessora, a F 850GS. a começar, pelo fato dela ter ficado mais vocacionada para encarar o fora de estrada, uma vez que a moto ficou mais potente, mais leve e sua ergonomia voltou-se ainda mais para o ganho de agilidade e precisão e não necessariamente, para o conforto.

Ela está 14 kg mais leve que sua predecessora, pesando 214 kg em sua versão de entrada e 246 kg na versão avaliada e seu motor, ganhou 10 cv em relação ao que equipava a 850GS, chegando agora a 90 cv e 9,48 kgf.m de torque, contra 9,38 kgf.m na 850.

Apenas 20% das peças da 850GS foram empregadas no desenvolvimento da nova moto, mostrando a preocupação da BMW Motorrad em alcançar novos patamares de desempenho. A moto está mais esguia em todas as suas seções e um novo tanque plástico foi adotado, quase 4,5 kg mais leve que o anterior (embora perca quase um litro de capacidade – na versão adventure, o tanque tem 23 litros de capacidade. O novo subchassi e a traseira mais finos cortam outros 2,4 kg; e a ponteira Akrapovič reduz ainda mais 1,67 kg e o assento mais plano e agressivo,

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

está a 875 mm do solo, mas a BMW tem uma série de assentos opcionais para se adequar a muitos tipos de corpo e necessidades de conforto.

O quadro de aço estampado da F 850 GS não sofreu alterações e usa o motor como um elemento de ampliação de rigidez torsional. Na frente, um garfo invertido Showa de 43 mm totalmente ajustável tem 230 mm de curso, adicionando 25,4 mm de curso em relação ao da F 850 GS. Um monoamortecedor meio quilo mais leve faz a roda traseira percorrer até 215 mm e tem um ajuste remoto de pré-carga hidráulica junto com ajuste de amortecimento de retorno — sem clique de compressão aqui.

No caso da versão Adventure, esta vem equipada com o pacote Enduro Pro, que adiciona um amortecedor ZF Sachs totalmente ajustável com 20% mais amortecimento, maior resistência a fim de curso e uma faixa de ajuste mais ampla, tudo feito de forma eletrônica e com um toque de botão, graças ao ESA (Electronic Suspension Adjustment). Junto com esse amortecedor atualizado, o garfo Showa cresce para uma unidade mais rígida de 45 mm com o mesmo curso, mas tem revestimento de nitreto de titânio para maior sensibilidade graças à sua superfície mais escorregadia. A moto ainda vem equipada com corrente M Endurance

MELHOR ERGONOMIA

Anteriormente, a alavanca de câmbio e a alavanca do freio da F 850 GS eram posicionadas muito baixas, mesmo em seu ajuste mais alto, para serem facilmente operadas em pé fora da estrada. A alavanca de câmbio da F 900 agora fica em uma posição utilizável para uso on e off-road, e a alavanca do câmbio é ajustável para acomodar botas de rua e off-raod. A atuação da alavanca do freio traseiro não requer mais contorção do tornozelo quando pilotando em pé, uma vez que ela agora conta com riser escamoteável para ajuste rápido para uso fora da estrada ou na estrada e para-brisas da versão Adventure oferece boa proteção aerodinâmica, podendo ser facilmente ajustado com apenas uma das mãos.

A posição padrão do guidão agora é 12 mm mais alta do que antes (25,4 mm mais alta na versão Adventure), o que aproxima a peça do piloto quando sentado e facilitando a tocada na posição em pé.

O cockpit ostenta ainda um belíssimo painel em TFT colorido herdado da R 1250/1300GS, com conexão Bluetooth ao aplicativo BMW Motorrad Connect, o qual é acessado por meio do joystick no punho esquerdo.

Além da suspensão dianteira com maior curso, a traseira apresenta sistema eletrônico

10 cv a mais!

A BMW utilizou o bicilíndrico com duplo comando de válvulas no cabeçote (DOHC) que conhecemos por aqui por equipar a F 900 R, aumentando o deslocamento em 42 cc com um diâmetro 2 mm maior para um total de 895 cc. Com isso, a F 900 GS produz 90 cv a 6.750 rpm e 9,48 kgf.m de torque a 6.750 rpm. Isso são 10 cavalos a mais quando comparamos com a potência produzida pelo motor anterior.

O deslocamento por si só não deu mais potência ao F 900 GS; novos pistões forjados e um novo cabeçote de cilindro aumentam a taxa de compressão para 13,1:1.

O câmbio é de seis marchas e a embreagem é assistida e deslizante.

ELETRÔNICA E AFINS

A F 900GS Adventure vem equipada com um amplo pacote de mimos que inclui além dos Modos de Pilotagem Padrão Rain e Road, os Modos de Pilotagem Pro, que incluem os Modos Dynamic, Enduro e Enduro Pro, cada qual com seus graus de intervenção no ABS, no Controle de Tração e na forma de respostas ao acelerador.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

A moto ainda conta com controle de Cruzeiro (Cruise Control), Quickshifter Pro, sensores de monitoramento de pressão dos pneus, cavalete central, faróis auxiliares, sistema de partida com chave presencial (já com alarme), manoplas aquecidas, protetores de mãos, protetor de motor, suporte para malas laterais, tomadas USB e 12V, entre outros itens.

A BMW F 900GS Adventure está à disposição nas cores preta e cinza (com detalhes em azul e vermelho) e seu preço sugerido é de R$ 86.500.

NA PRÁTICA

Como já esperávamos, a moto, além de linda, é uma delícia de ser pilotada. A reconhecida ciclística alemã está ainda mais refinada neste modelo, o que possibilita uma tocada fácil, mesmo paa quem está chegando à alta cilindrada, e com a disponibilidade de assentos mais baixos, isso certamente vai ampliar ainda mais o alcance (literalmente) da motocicleta a públicos mais amplos.

As suspensões são um show à parte e contribuem para uma condução confortável na cidade e na estrada, enquanto os modos de pilotagem tornam tudo muito mais seguro e ao mesmo tempo, divertido.

Os freios é desnecessário destacar, dada sua excelência e combinados aos Modos de Pilotagem, entregam diferentes comportamentos, de acordo com o humor e o estilo de condução.

A posição de pilotagem tornou-se mais cômoda quando comparamos à F 850GS, dada a maior proximidade do guidão com o tronco co piloto, o que deixa os braços menos esticados para quem tem menos de 1m90, enquanto que os pedais de freio e de câmbio, com regulagens de altura, tornaram a pilotagem no ambiente fora de estrada mais apropriada e intuitiva. Como é fácil, agora, encontrar a altura adequada para o uso com botas off-road.

E o motor... Ahhh, o motor! Eu já havia pilotado a F 900R na pista da Pirelli, mas confesso que para a proposta aventureira da GS, o achei muito mais adequado. Na pista, ele acaba rápido, mas na estrada, ele entrega força de sobra para qualquer tipo de uso. Você vai se surpreender com os 10 cavalinhos a mais, caso pule da 850 para ela!

Além disso, a moto está mais bonita, com uma pegada mais agressiva e no caso da versão Adventure, possibilitará longos rides despreocupados com o reabastecimento, graças a sem amplo tanque.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Arquivo Pessoal

Escaneie este QR Code para ajudar a trazer a ADV 150 para o Brasil

Cruzando as Américas com uma scooter

Em uma jornada que abrangeu 35 mil km e cruzou 16 países, Gustavo Queiroz enfrentou desafios técnicos e climáticos a bordo de uma Honda ADV 150, provando que aventuras épicas são possíveis até mesmo com uma scooter de baixa cilindrada.

Aos 45 anos, Gustavo Queiroz decidiu realizar uma viagem ambiciosa e inédita. Atuando no setor de turismo, ele não só planejou, mas também executou uma jornada épica: sair de Florianópolis (SC), descer até Ushuaia e, de lá, seguir até o Alasca, tudo a bordo de uma modesta scooter Honda ADV 150. A façanha envolveu cruzar 16 países, percorrer 35 mil km e consumir quatro meses de viagem. Durante o trajeto, Gustavo enfrentou cinco quebras de correias, a necessidade de trocar um radiador e ainda precisou trocar um pneu dianteiro e três traseiros.

PLANEJAMENTO

Quatro meses antes de iniciar a viagem, Gustavo adquiriu sua scooter ADV e deu início aos preparativos. Para se adaptar à nova motocicleta, ele realizou uma viagem de teste de três dias de Campo Grande (MS) a Florianópolis (SC). Com vasta experiência em viagens, incluindo aventuras solo de veleiro e trem, Gustavo estava determinado a compartilhar essa jornada online, inspirando outros aventureiros.

Inicialmente, a ideia era cobrir aproximadamente 40 mil km ao longo de seis meses, aproveitando suas férias de verão. Dividiu mentalmente o roteiro: dois meses pela

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

América do Sul, um mês pela América Central e três meses pela América do Norte. Além do planejamento estratégico, Gustavo se inscreveu no Guinness World Records para tentar o recorde de maior distância percorrida em uma scooter, acreditando inicialmente que seria apenas uma brincadeira. No entanto, alguns dias depois, ele recebeu um retorno da entidade que avaliza os feitos e para qualificar sua tentativa, ele precisaria usar rastreamento por GPS e não poderia permanecer mais de 14 dias em um único local.

Os preparativos envolveram testes intensivos de equipamentos de camping, como barracas e utensílios de cozinha. Gustavo também se conectou com diversos grupos de motociclistas aventureiros motociclistas, recebendo apoio de pessoas ao longo do caminho, incluindo ofertas de assistência na chegada ao Alasca.

Seu orçamento geral para a viagem estava estimado em R$ 50.000, cobrindo despesas como acomodação e logística de transporte. Motivado pela noção de que a vida é curta e deve ser vivida intensamente, Gustavo se lançou nessa empreitada audaciosa.

A VIAGEM

Gustavo partiu de Florianópolis no dia 1º de abril, logo após o encerramento da temporada de trabalho em sua área. Com a meta de chegar ao Alasca até 31 de agosto, ele iniciou a jornada ao lado de um amigo, que viajava em uma Yamaha Lander 250. Juntos, estabeleceram um ritmo sincronizado, enfrentando os desafios do caminho, como o vento forte e o frio intenso da Patagônia.

O primeiro grande desafio ocorreu na reta imensa da Caleta, na Patagônia, quando a primeira correia da scooter quebrou. Felizmente, com a ajuda rápida e eficiente de seu companheiro de viagem, conseguiram fazer o reparo em 20 minutos e seguiram viagem.

A chegada a Ushuaia foi marcada por um clima de antecipação, já que a neve poderia atrasar o cronograma. Após dois dias explorando a cidade, seguiram em direção à Carretera Austral, um dos pontos altos da viagem.

Ao longo do trajeto, Gustavo precisou ajustar seus planos devido às condições climáticas adversas. Alguns destinos, como a Cordilheira Branca no Peru e Cuenca no Equador, foram deixados de lado. Mesmo assim, ele continuou a aproveitar a jornada, explorando locais que já conhecia e revisitando outros, como Bariloche e Pucón, no Chile.

Atravessar os Andes a 5.500 metros de altitude foi um desafio significativo, especialmente para a scooter, que

A chegada ao estado de Oregon indicava que faltava pouco para entrar no Canadá

enfrentava dificuldades nas estradas de fluxo mais lento. No entanto, Gustavo perseverou, enfrentando as condições áridas do deserto de Atacama, onde a scooter apresentou falhas técnicas. Após um conserto improvisado em Calama, no Chile, ele conseguiu continuar.

No Peru, as quebras de correia continuaram, exigindo reparos frequentes e um conhecimento básico de mecânica que Gustavo teve que desenvolver ao longo da viagem. Na Colômbia, ele se encontrou com outros motociclistas aventureiros, cruzando juntos de Bogotá para a Cidade do Panamá, onde as dificuldades continuaram, mas nunca diminuíram seu espírito aventureiro.

""Em Honduras Visitei a ilha do tigre em Honduras e conheci a famosa cidade de Amapala!

Para chegar até aqui a única maneira é cruzando com as lanchas tipo panga que transportam as pessoas e motos até a ilha.

Depois de transportar a scooter em um barco de passageiros da cidade de Bluefilds até a ilha maior Isla Maiz Grande, Gustavo passou cinco dias explorando e descansando nas paradisíacas ilhas do Caribe Nicaraguense que pouca gente conhece ou ouvir falar.

"Foram dias inesquecíveis, tanto pelo contato com os moradores locais e sua simpatia, como também por desfrutar de praias desertas com corais e vida marinha abundantes".

Para fechar com chave de ouro este trecho da viagem, Gustavo mergulhou com cilindro e encontrou o destemido

A valente ADV 150 cruzou as Américas de ponta a ponta

tubarão martelo na Ilha Maiz pequena. "Foi algo imemorável! Ver nos olhos pretos desse predador de mais de três metros enquanto caçava e brincava no seu habitat natural foi uma experiência que há muito estava na minha lista e tive a sorte de conseguir realizar!"

Quando já estava no estado do Alasca, a correia da scooter de Gustavo quebrou mais uma vez. Após um tempo duelando com as dificuldades, Gustavo conseguiu trocá-la e no dia 17 de agosto chegou a Prudhoe Bay, após 35 mil km rodados. A meta estava atingida, entretanto, quando se dirigia a Fairbanks, um parafuso solto pôs um fim precoce à viagem: devido a este parafuso que foi mal-apertado em uma revisão, a tampa do filtro de ar ficou parcialmente aberta, deixando entrar barro que acabou gerando a perda do motor da valente ADV 150.

"Não sou apegado a coisas materiais, mas confesso que fiquei triste com o que ocorreu. Fazer o que fiz, de Floripa ao Alasca, parando em todos os lugares que tinha planejado parar, para mim foi uma conquista. Realmente ver a moto ali, naquele estado, foi triste, mas por outro lado, chegar até ali, arrumando a moto por conta, pois não sou mecânico, me fez sentir realizado", explica Gustavo, ressaltando que até conseguiria comprar um outro motor por 150, 200 dólares, mas há outros gastos que implicaram neste processo, como estadia, alimentação e a hora dos mecânicos, que é muito cara por lá, e isso o fez decidir voltar ao Brasil de avião e deixar a sua scooter na casa de um morador local.

No momento em que você lê esta reportagem, gustavo está realizando a rifa de uma outra moto que tem, uma Honda Dax 70, para tentar trazer de volta ao Brasil a sua valente ADV 150.

Ao final da jornada, Gustavo não só alcançou seu objetivo de chegar ao Alasca, mas também inspirou outros a seguir seus próprios sonhos, mostrando que, com planejamento, determinação e uma boa dose de improviso, é possível realizar até mesmo as mais desafiadoras das aventuras.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Leonardo Vincenzo/Divulgação

GABRIEL PATINI - ROYAL ENFIELD Transformação acelerada

Batemos um papo com o executivo principal da Royal Enfield para entender a estratégia da marca para expandir sua presença no mercado brasileiro.

O mercado brasileiro de motocicletas está em ebulição, e a Royal Enfield, icônica marca de motocicletas, está pronta para acelerar. A marca, conhecida por sua rica herança e motocicletas clássicas, está adotando uma estratégia ousada para fortalecer sua presença no Brasil, apostando na paixão dos motociclistas e em um plano robusto de expansão.

Para isso, a marca trouxe para assumir o cargo de Head de Negócios da Royal Enfield para a América Latina, Gabriel Patini. Antes de assumir essa posição, Patini teve uma carreira significativa na Jaguar Land Rover, onde acumulou 18 anos de experiência em diversas áreas, incluindo marketing, desenvolvimento de produto e gestão de redes de negócios. Sua transição para o setor de motocicletas representa uma nova fase em sua carreira, marcada por entusiasmo e foco em crescimento e inovação.

A gente bateu um papo com ele na sede da empresa, localizada no bairro dos jardins, Em São Paulo, e você acompanha agora uma sintese desta conversa. E para lê-la na íntegra, basta escanear o QR Code presente nesta matéria.

PAIXÃO QUE MOVE

Para muitos, motocicletas são apenas uma alternativa de

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

transporte, mas para os clientes da Royal Enfield, elas são uma paixão. O executivo responsável pelas operações da marca no Brasil explica que, ao contrário dos carros, que muitas vezes são adquiridos por necessidade, as motos da Royal Enfield atraem um público que busca mais do que apenas locomoção; eles procuram um estilo de vida. "Os clientes têm um relacionamento emocional com as motos. Para eles, não é apenas um meio de transporte, é um hobby, um prazer," diz ele.

Esse vínculo emocional é um dos pilares que sustenta a estratégia de mercado da Royal Enfield. A empresa percebeu que seus clientes querem mais do que um produto; eles desejam uma experiência. E é exatamente isso que a marca está disposta a oferecer.

EXPANSÃO E TRANSFORMAÇÃO

Nos últimos anos, a Royal Enfield tem se empenhado em uma transformação agressiva no Brasil. Com uma visão clara para os próximos cinco anos, a empresa definiu uma estratégia baseada em cinco pilares fundamentais: expansão de concessionárias, melhoria da experiência do cliente, fortalecimento da cultura organizacional, inovação em produtos e, finalmente, o compromisso com a sustentabilidade.

Atualmente, a Royal Enfield possui cerca de 20 concessionárias no Brasil, e o plano é expandir significativamente essa rede. A meta é estar presente em todas as principais regiões do país, facilitando o acesso dos clientes às motos e aos serviços oferecidos pela marca. "Estamos investindo na abertura de novas lojas e na capacitação de nossos concessionários para garantir que a experiência Royal Enfield esteja disponível em todo o Brasil", destaca o executivo.

FORTALECIMENTO INTERNO

Outro ponto crucial da estratégia da Royal Enfield é o fortalecimento de sua cultura organizacional. A empresa

Tornar a experiência do cliente Royal Enfield mais rica e satisfatória é uma das missões de Gabriel Patini

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

O pós-venda é um dos pilares da sustentação do sucesso da Royal Enfield no Brasil, explica Patini

acredita que, para fornecer a melhor experiência ao cliente, é fundamental que seus funcionários compartilhem da mesma paixão que seus clientes. "Queremos que nossos colaboradores se sintam parte de algo maior, que compartilhem da nossa visão e estejam engajados em proporcionar a melhor experiência possível para nossos clientes", afirma.

INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Embora a Royal Enfield seja famosa por seus modelos clássicos, a inovação não fica de lado. A empresa está constantemente buscando novas tecnologias e design para atender às demandas de um mercado em evolução, sem perder a essência que a torna única. Além disso, a sustentabilidade é um compromisso da marca. Com iniciativas para reduzir a pegada ambiental, a Royal Enfield está atenta às questões ecológicas, visando um futuro mais sustentável para o setor de motocicletas.

UM OLHAR PARA O FUTURO

Com um plano bem estruturado e uma visão clara, a Royal Enfield está posicionada para se tornar uma líder no mercado de motocicletas no Brasil. A combinação de expansão, inovação e um profundo respeito pela paixão dos motociclistas coloca a marca em uma posição vantajosa para conquistar o coração dos brasileiros.

"Estamos apenas começando. Acreditamos que a Royal Enfield tem um enorme potencial no Brasil e estamos comprometidos em trazer essa visão à realidade," conclui o executivo.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: Laertes Torrens Filho | Fotos: Divulgação

Projeto Origem

Raridade: Royal Enfield traz ao Brasil a réplica da sua primeira moto

À convite da marca, a Moto Adventure esteve em Socorro, interior de SP, para acompanhar o que o historiador Gordon May tinha para revelar sobre a icônica motocicleta de 1901. Acompanhe!

O Projeto Origem, iniciativa da Royal Enfield, acaba de desembarcar no Brasil e exibe uma peça fundamental da história da marca: uma réplica autêntica e funcional da primeira "motor-bicycle" da empresa, conhecida como 1901.

Esta verdadeira obra-prima artesanal representa o alicerce sobre o qual a Royal Enfield construiu seu legado de mais de 120 anos de tradição em motocicletas.

Gordon May, historiador da grife, esteve no Brasil para apresentar essa motocicleta icônica e, representando a Moto Adventure, estive lá para conferir tudo de perto.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

O desfile pelas ruas da cidade foi um ponto alto do evento. Acima, Laertes e Gordon May

UM 'SOCORRO' AOS FÃS

May, que tem levado o Projeto Origem para diferentes mercados ao redor do mundo, compartilhou a história da marca e conduziu a réplica da 1901 durante o desfile cívico em Socorro, São Paulo, nos dias 9 e 10 de agosto.

Vale destacar que este evento fez parte das comemorações do aniversário da cidade, onde a moto foi um dos grandes destaques.

A primeira bicicleta a motor da Royal Enfield foi desenvolvida pelo francês Jules Gobiet em 1901, em parceria com o co-fundador da marca e principal designer, Bob Walker Smith. O protótipo dessa bicicleta a motor foi revelado ao mundo no Stanley Cycle Show, em Londres, em novembro de 1901, e depois disso a Royal Enfield iniciou-se no mundo das duas rodas a motor até hoje, produzindo de forma contínua.

A máquina ficará exposta por três meses no CCM (Centro Cultural Movimento), onde os entusiastas de motocicletas poderão visitá-la e conhecer mais sobre a história da Royal Enfield.

Além da 1901, o espaço conta com uma linha do tempo que destaca os principais momentos da marca, bem como uma Royal Enfield J2, de 1948, cedida por um colecionador, e a Super Meteor 650, lançamento mais recente aqui no Brasil.

ROTEIRO

Para encarar esta jornada, saímos de São Paulo em uma sexta-feira, dia 09/08, às 7h: éramos 30 motociclistas que aproveitaram essa viagem para testar os diversos modelos que são comercializados no Brasil pela marca.

Rodamos cerca de 300 km entre ida e volta, com paradas estratégicas para trocarmos de motos, a fim de conhecer todas.

A programação incluía a chegada ao destino na própria sexta. Foi tudo muito bem-organizado, e participarmos de um desfile nas principais ruas da cidade de Socorro, isto porque era aniversário da cidade. Na sequência, fomos ao Museu CCM para conhecer o Projeto Origem de perto. Depois disso, nos instalamos no Hotel Grimberg, que a propósito é um show de hospedagem!

E detalhe: na ida estava um pouco frio e com pouca chuva, mas na volta, São Pedro nos batizou com muita água. Sendo assim, pudemos testar as máquinas ao seu extremo, e elas nos demonstraram muito avanço na parte de segurança, onde destaco os freios bem calibrados e atuais com a inclusão do sistema ABS.

O MUNDO AO SEU REDOR

O Projeto Origem já passou por diversas cidades dos Estados Unidos, Índia, Inglaterra, Austrália e Tailândia, além de ser uma das atrações do EICMA 2023. No Brasil, a Royal Enfield planeja mais uma exibição desta ação ainda em 2024, com previsão de acontecer na capital paulista.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: Laertes Torrens Filho | Fotos: Divulgação Bajaj do Brasil

LANÇAMENTO BAJAJ DOMINAR 250

Produzida em Manaus (AM), a nova naked já está disponível em todas as concessionárias da marca, reforçando ainda mais seu line-up por aqui.

A Bajaj acaba de lançar no Brasil a nova naked Dominar 250, um modelo que promete se destacar no mercado nacional. Fabricada na recém-inaugurada planta da empresa em Manaus (AM), a motocicleta já está disponível em todas as concessionárias Bajaj do país.

A Dominar 250, inspirada na sua versão maior, a Dominar 400, foi projetada para proporcionar uma experiência de pilotagem confortável e divertida tanto na cidade quanto na estrada.

O novo modelo traz características típicas de motos de categorias superiores, oferecendo uma excelente relação custo-benefício.

Seu motor monocilíndrico de 248,7 cm³, com 27 cv de potência a 8.400 rpm e torque de 2,39 kgf.m a 6.500 giros, combina desempenho robusto com economia de combustível, suportado por um câmbio de seis marchas com embreagem assistida e deslizante.

Pesando 180 kg e com um tanque de 13 litros, a Dominar 250 é uma das mais potentes de sua categoria, e pude sentir todas essas vertentes na prática, pilotando a máquina à convite da marca.

Posso afirmar que saí do teste com as melhores impressões sobre o produto.

A saga foi realizada em meio ao caos urbano e estradinhas vicinais entre os distritos de Barueri, Santana de Parnaíba e Tamboré, no interior de São Paulo.

CICLÍSTICA AVANÇADA

A moto também se destaca por sua excelente ciclística, proporcionando uma condução estável e confortável. Ela é equipada com suspensão dianteira invertida de 135 mm de curso, suspensão traseira monochoque com reservatório de nitrogênio Nitrox, de 110 mm, o qual conta com regulagem de pré-carga. As rodas são de liga de alumínio de 17 polegadas e suportam pneus sem câmara, sendo

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

100/80-17 na frente e 130/70-R17 na traseira. Os freios apresentam ABS de dois canais com discos de 300 mm na frente e 230 mm atrás.

O painel é totalmente digital e o sistema de iluminação é full-LED, com um farol que oferece 4 modos diferentes para diversas condições de pilotagem.

PRIMEIRAS IMPRESSÕES

Em relação às primeiras impressões, no aspecto visual ela agrada muito. É uma moto imponente e com design bastante moderno. O banco do condutor é macio e a ergonomia está bem acertada.

Do mesmo modo, o ângulo de cáster proporciona agilidade nas trocas de direção e ajuda o piloto a desviar dos inúmeros buracos que existem na cidade. As suspensões são bem calibradas e modernas, enquanto os freios ABS dão um show à parte, transmitindo muita segurança a todo o conjunto.

O painel é bem completo e de fácil leitura. A motocicleta tem excelente torque e ótima velocidade final, de acordo com a sua cavalaria.

Não tive tempo hábil para medir o quanto ela faz por litro de combustível, mas em breve a Revista Moto Adventure fará essa aferição, em outra matéria que iremos desenvolver sobre esta máquina.

Nossa dica ao fabricante é a homologação de pneus mais conhecidos pelos brasileiros, já que as motos testadas estavam com pneus indianos, os quais não estamos habituados a ver por aqui.

Freios que transmitem confiança nas paradas, ótima ciclística, acabamento muito bom, preço competitivo, enfim, a Bajaj Dominar 250 tem tudo para ser sucesso entre o público brasileiro!

Com visual muito parecido com o da irmã 400, nova Dominar 250 quer conquistar o seu espaço

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Escaneie este QR code para assistir ao vídeo desta reportagem

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

A EXPANSÃO CONTINUA

Segundo Waldyr Ferreira, Managing Director da Bajaj Brasil, a ideia é fortalecer cada vez mais a presença da marca em solo nacional. "Com o início das operações da nossa fábrica e a rápida expansão da rede de concessionárias, estamos focados em fortalecer nossa linha de produtos no Brasil", afirma.

E ele continua: "A Dominar 250, com seu design moderno e pacote de equipamentos superior, representa uma excelente escolha para os motociclistas brasileiros, com um custo-benefício difícil de superar."

PREÇO, CORES E REVISÃO

O modelo está disponível nas cores Racing Red e Sparkling Black, com preço sugerido de R$ 22.500.

Além do lançamento, a Bajaj traz outra novidade: um novo plano de revisão com preço fixo e intervalos maiores. Agora, as revisões serão a cada 6 meses ou 5 mil km (o que ocorrer primeiro), exceto a primeira, que continua sendo após 1 mês ou 1 mil km.

A Bajaj também oferece 3 anos de garantia em toda a sua linha de motocicletas, e a mão de obra da primeira revisão continua gratuita.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Teto: André Ramos | Fotos: André Ramos/Leonardo Vincenzo

WATTS W125 2025 Eletrizante!

Recebendo diversas modificações, nova moto de entrada da marca agora está mais forte e gostosa de ser conduzida.

A Watts Mobilidade é uma empresa pertencente ao bilionário Grupo Multi, uma holding que surgiu a partir da expansão da Multilaser, empresa que atua no Brasil há 30 anos e que atualmente conta com mais de 3 mil produtos em seu portfólio, divididos em 16 departamentos, que vão de pen drives a produtos encontrados em pet shops ou lojas especializadas em crianças, passando pelo segmento automotivo, residencial e de beleza, entre outros.

Ano passado tivemos a oportunidade de rodar com a W125 2025, motocicleta de entrada da marca e que foi a responsável por iniciar as operações da Watts e agora, fomos convidados à experimentar o modelo 2025, que recebeu uma série de modificações.

DETALHES

Embora a motocicleta seja bem parecida com a versão anterior, ela recebeu uma série de updates visando deixá-la ainda melhor, mais forte, porém, mas fácil de ser conduzida.

A primeira e talvez mais significativa mudança está no conjunto motriz: seu antigo motor que produzia até 3.000w de potência de pico, foi substituído por outro que entrega até 4.300w (algo equivalente a 5,84 cv).

Outra novidade neste aspecto está nas baterias: as antigas de 27V foram substituídas por outras de 40V. Esta combinação de maior potência do motor, com maior alimentação, produziu melhoras significativas nas respostas ao acelerador, com uma entrega inicial de torque mais imediata, o que deixa a W125 2025 mais arisca, mesmo no modo de pilotagem ECO (o mais fraco e que permite à moto atingir até 60 km/h). A moto ainda conta com os Modos Comfort (que faz com que alcance os 70 km/h e reduz a autonomia para 68 km com uma bateria) e o Sport, que permite à moto atingir até 90 km/h, mas neste caso, a autonomia cai para 50 km, também considerando-se uma bateria.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Nova trava da tampa da bateria, novo assento e novo suporte do bagageiro. As mudanças não param por aí

O carregador é bivolt e agora apresenta tomada 10A, compatível com as tomadas residenciais comuns e carrega totalmente uma bateria em 5 horas.

E ainda falando a respeito das baterias, estas também estão oferecendo maior autonomia, chegando agora a até 80 km, segundo a fabricante, número este que é dobrado com o uso da segunda bateria. Elas também receberam novos cases, em alumínio polido, deixando-as com uma aparência mais refinada, além de também terem ganho um visor em LCD que indica a carga remanescente - e tal informação também é compartilhada no painel.

A tampa que protege o compartimento das baterias ganhou uma nova tranca, que depende do acionamento da chave tanto para abrir como para o fechá-la. Lá dentro, os disjuntores que comutavam as baterias foram retirados e agora, ambas são ligadas em paralelo, dispensando a necessidade de parar a moto para trocar o disjuntor ativo. Maior comodidade e eficiência, evitando a parada da motocicleta para efetuar a troca.

E por falar em painel, este também é novo, em LCD, traz uma nova configuração de informações, além de um conjunto progressiov de barras que indicam a carga disponível, bem como, o índice percentual restante. Além disso, estão presentes velocímetro, odômetros total e parcial, indicador dos Modos de Pilotagem e luzes-espia de setas, farol alto e luz indicativa de que a moto está pronta para partir.

Ainda na frente da moto, esta ganhou novos cilindros-mestres dos freios, com tampas em alumínio usinado que recebem a logomarca da empresa e um novo punho esquerdo que ganhou o lampejador de farol alto, algo muito útil para ampliar a segurança do motociclista.

E, sim, o farol é novo, apresentando DRL em semicírculo e o farol em LED - que também é novo - está mais potente. Aliás, toda iluminação da moto é em LED e os piscas são novos, com hastes flexíveis, que não quebram mais.

O para-lama dianteiro agora ganhou uma extensão em sua parte inferior, reduzindo a quantidade de sujeira que o pneu dianteiro expele para a área das baterias e para ampliar ainda mais o compartimento, a moto ganhou novos painéis laterais: os anteriores tinham um vinco vazado que permitia a entrada de sujeira; nos atuais, esta entrada não existe mais.

NOVIDADES CICLÍSTICAS

A W125 2024 já trazia um conjunto de suspensões formado por um garfo invertido na dianteira e um monoamortecedor na traseira com regulagem da pré-carga, mas para o modelo 2025, a marca revalvulou a suspensão dianteira para melhorar a estabilidade e também conferindo agora curso de 100 mm. Atrás, não foi feita qualquer alteração no amortecedor e o curso é de 25 mm (dados da fabricante).

O assento é novo e as pedaleiras do piloto agora são retráteis, para evitar que se quebrem em caso de queda e o pneu traseiro está mais largo, para ampliar a aderência e a estabilidade.

Os manetes são novos e agora contam com o "picote"

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

próximo às extremidades, para que se partam em caso de quedas, mas sem deixar o condutor sem a possibilidade de acionar o freio - lembrando que a moto não conta com ABS, mas sim, com sistema CBS (combinado).

Dois reforços foram aplicados à moto: o primeiro foi aplicado à fixação do descanso lateral e o segundo, ao suporte do bagageiro, que agora suporta até 20 kg - no total, a W125 2025 pode transportar até 150 kg.

Vale ressaltar que a W125 continua contando com tomada USB, função ré e chave presencial (embora ainda conte com miolo convencional para o travamento do guidão). O chaveiro ainda traz o alarme e este, quando acionado em caso de tentativa de furto, faz com que o motor elétrico trave a roda traseira, impedindo o seu deslocamento.

A Watts W125 2025 conta com dois anos de garantia para o sistema elétrico e baterias e de um ano para a motocicleta.

Ela está disponível nas cores vermelha, preta, branca e azul e seu preço de venda sugerido é de R$ 15.992 (sem frete).

IMPRESSÕES

A W125 2025 está bem mais gostosa de pilotar. O assento

A suspensão dianteira foi recalibrada e a fixação do descanso lateral, reforçada

novo segue baixo em relação ao solo, facilitando a vida de quem está chegando ao mundo das duas rodas, mas pode deixar as pernas mais longas muito dobradas, mas como a moto é para ser usada em deslocamentos curtos, na chamada "últimas milha", isso não vai gerar desgaste ou estresse.

A moto é muito leve (são 73 kg sem as baterias, ou algo perto dos 100 kg com uma bateria) e ela trafega com facilidade pelos corredores, além de oferecer um amplo ângulo de esterço, contribuindo para zigue-zaguear entre os carros, mas a falta de uma embreagem, associada às respostas do novo motor, deixa suas respostas "nervosas" e é preciso se acostumar com isso.

A suspensão dianteira ainda segue mole para quem é mais experiente, mas ajudou a melhorar a estabilidade. Já

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

a traseira, a senti arisca demais, e senti falta de um auste de retorno, para deixar seu comportamento mais suave.

As motos elétricas da Watts contam com o recurso Parking ("P"), que impede que, em caso de giro acidental do acelerador, a moto saia desgovernada ou empine. Isso é muito útil para um veículo que não emite ruídos, mas na versão 2024, tal função entrava em funcionamento assim que a moto parava por três segundos, e isso, muitas vezes, impedia a moto de arrancar imediatamente de um semáforo, o que gerava uma situação potencialmente arriscada, pois até o condutor entender o que tinha acontecido e conseguir novamente ligar a moto, passavam-se preciosos segundos que eram capazes de disparar a impaciência dos motoristas atrás de você.

Agora, isso mudou. Primeiro, que se você manter um dos manetes acionados, o Modo Parking não entrará em funcionamento e a moto seguirá ligada. Caso você libere os manetes, o Modo Parking precisa agora de dez segundos para se ativar, ampliando o tempo para você se tocar e voltar a apertar um dos manetes.

Senti falta de um freio de mão, pois diante da foto de a moto não possuir marchas, é preciso ter cuidado na hora de estacioná-la, sem contar que muitas vezes, você simplesmente quer parar e descontrair, ainda que seja em um semáforo.

A combinação entre o novo motor e a nova bateria deixou a moto mais agressiva, com arrancadas mais vigorosas, além de da um fôlego a mais na velocidade final, que agora é de 90 km/h. O carregador, agora com pinos para tomadas convencionais mas sem perder sua potência, também foi uma mudança muito bem sacada, pois poucas casas possuem tomadas 20A (pinos grossos). Isso muitas vezes levava ao uso de adaptadores (benjamins), que podia até mesmo levar a incêndios.

Vale ressaltar que a moto pode ser lavada e andar na chuva, que não vai parar e nem dar choque, ok?

A nova tampa lateral não tem mais a abertura. As hastes dos piscas não quebram mais

Texto e Fotos: Celso Renato A. da Silva

Vale do Ribeira + Caverna do Diabo

A poucos mais de 300 km da capital paulista ,este destino impressiona por suas belezas e mistérios e dá pra fazer em um final de semana.

Passeio de 2 dias, total 625km, 100% asfalto.

O Vale do Ribeira destaca-se pelo alto grau de preservação de suas matas e por sua grande diversidade ecológica, transformando-o na maior área contínua de Mata Atlântica existente no Brasil.

O Vale também concentra um dos maiores complexos de cavernas do Brasil e visitamos a principal, a "Caverna do Diabo".

Efetuamos todo percurso de ida por belas estradas vicinais sem passar pela Rodovia Regis Bittencourt, e ainda aproveitamos para conhecer a "Vila Elvio", uma grande descoberta e uma bela história.

1º Dia - O nosso objetivo era chegar à cidade de Sete Barras (SP), local escolhido estrategicamente para dormimos mais próximo da "Caverna do Diabo", mas não queríamos passar pela famosa Rodovia Régis Bittencourt (BR-116).

Assim, montamos um roteiro de ida a partir de Barueri (SP). Após percorremos um trecho da Rodovia Castelo Branco, seguimos para a Rodovia Raposo Tavares, e depois de Sorocaba (SP), só por estradas vicinais. Em Piedade (SP) efetuamos um pequeno desvio e fomos conhecer a "Vila Elvio" e aqui cabe uma pausa para contarmos um pouco de história.

VILA ÉLVIO

Bairro na zona rural de Piedade, além de ser uma vila muito charmosa, possui uma história muito rica ligada à imigração italiana na região.

O imigrante Luigi Liscio desembarcou no Brasil no fim do século XIX e se tornou pioneiro na fabricação de móveis em escala. Anos depois, o bem-sucedido empresário novamente surpreenderia, ao criar uma colônia agrícola como satélite de sua indústria instalada em Piedade, onde iniciou a aquisição de terras em 1935, atraído pela vegetação abundante em espécies de madeira.

No mesmo ano morreu seu jovem filho Élvio. A vila, que

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

já despontava na época, levou seu nome como homenagem. Os imigrantes que se integraram ao projeto de Luigi Liscio encontraram ali uma oportunidade de viver em paz, de ter onde morar, trabalhar e ter seu próprio sustento.

A Organização Agrícola Vila Élvio pautou-se em exigências técnicas de profissionais vindos da Europa. Na época, havia uma pequena serraria, tocada por uma roda d'água e, em 1939, foi construída uma usina para iluminar as moradias (até hoje em funcionamento). Crescia a indústria e a Vila Élvio se expandia, passando a contar com infraestrutura, sistema de escoamento de águas pluviais, pronto socorro, padaria, escola, armazém, quitanda, hotel, restaurante e até cinema.

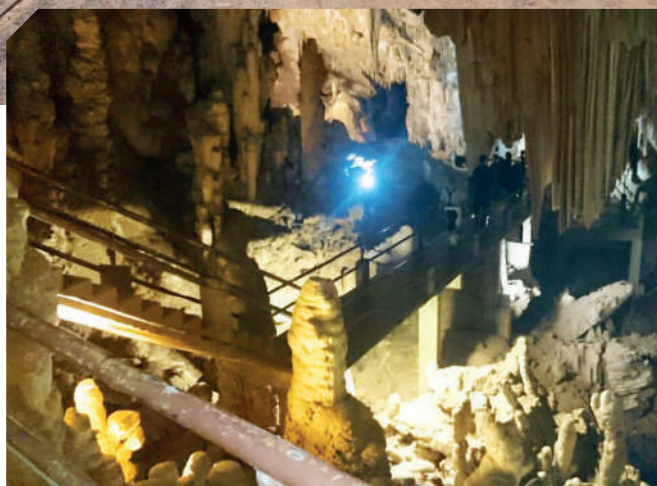
O êxito do empreendimento se deu em virtude das conquistas obtidas pelas famílias que fizeram parte dessa história.

A pitoresca Vila Élvio possui 2.221 hectares e integra a Reserva Estadual do Parque do Jurupará. No local existe a

A beleza exótica da Caverna do Diabo impressiona

Escaneie este QR code para navegar pelo roteiro do primeiro dia

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

A Vila Élvio (acima) traz uma história curiosa. Ao lado, um dos salões da Caverna

Gruta Nossa Senhora de Lourdes, com grande importância na história religiosa de Piedade, e o Horto Florestal, um belo refúgio numa área de Mata Atlântica, que conta com lagos e trilhas para passeios ecológicos. O local também concentra nos finais de semana grupos de aventureiros para desbravar as suas trilhas, de bicicletas, motos e jipes. Vale a pena conhecer e fazer uma viagem ao passado em meio à natureza.

2º Dia – Depois de uma noite agradável na pousada, fomos fazer o passeio na Caverna do Diabo, no Parque Estadual de Jacupiranga, município de Eldorado (SP).

Trata-se da maior caverna do Estado de São Paulo. Desde sua descoberta, há mais de 50 anos, sua história é povoada pelas mais incríveis lendas, justamente por isso, a Caverna do Diabo é um lugar que merece ser visitado pessoalmente.

O Parque Estadual Caverna do Diabo é um dos parques que constituem o Mosaico de Conservação do Jacupiranga; a caverna não é totalmente aberta à visitação pública e dos seus 8 mil metros de extensão, apenas 800 metros estão livres para os turistas.

Esta área dispõe de sistema de luz, passarelas, escadas e corrimãos. Os sobes e desces em seu interior, constitui, sem dúvida, uma aventura para quem tem fôlego.

A entrada da caverna fica a 500 metros de altitude e, lá dentro, o cenário é surpreendente: curiosas estalactites, estalagmites, cortinas de pedras e cascatas de calcita intrigam especialistas e turistas que tentam desvendar os mistérios do lugar.

Depois da visitação, optamos em voltar pelo caminho mais rápido pela Rodovia Régis Bittencourt.

DETALHES

- Utilizei conjunto ASW Adventure, Botas Alpinestar e Capacete Bell; Sempre ande de moto equipado.
- Este roteiro passa por uma região com muitos atrativos, caso você tenha disponibilidade, aproveite para explorar, não vai se arrepender.
- Roteiro ideal para viajantes iniciantes e com garupa.

SERVIÇOS

Pousada Recanto das Águas - https://www.pousadarecantodasaguas.tur.br/
Aventur (11) 9.4798-6394 – Fale com Celsinho, que organiza trips on e off road Brasil afora

Facebook: (https://www.facebook.com/aventurviagens)
Instagram: (https://www.instagram.com/celso_trailtrip/).

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Divulgação/Arquivo Pessoal/Leonardo Vincenzo/Luiz Neto

Escaneie este QR Code para assinar o abaixo-assinado

MOTOS X PEDÁGIOS É PRECISO MUDAR

Iniciada a partir de um desabafo de um motociclista, campanha visando melhorar o conforto e a segurança dos motociclistas nas passagens de pedágio viraliza, ganha força e é abraçada pela Moto Adventure.

Viajar de moto, seja sozinho ou na companhia de alguns amigos é uma das atividades mais prazerosas que se pode realizar em cima de uma motocicleta, entretanto, existe um fator que tira um pouco deste prazer: pagar pedágio.

Longe de não concordarmos com sua cobrança, o problema aqui reside na forma como esta é feita, uma vez que, diferentemente do que acontece com os demais veículos, passadas mais de duas décadas, até hoje as concessionárias de rodovias seguem não disponibilizando a opção de um sistema de pagamento automático para motos, o que nos obriga a ficarmos em filas aguardando a nossa vez de pagar, nas rodovias onde a tarifa é cobrada.

Isso acaba expondo o motociclista não apenas ao desconforto de ficar sob sol e temperaturas escaldantes, usando seu equipamento completo de proteção e ainda recebendo o calor que vem do motor e do asfalto, ou então, debaixo de chuva, mas o obriga ainda a ter de lidar com a separação e contagem do dinheiro de cada passagem - e seu consequente troco, e como este sempre é composto por moedas, não rara é a ocasião em que estas caem no chão, obrigando o motociclista a descer da moto para apanhá-las, ou então, ali deixá-las.

Mas não é só isso: ainda ficamos sujeitos a tombos devido ao óleo acumulado nas pistas diante dos guichês, além de estarmos totalmente vulneráveis a abalrroamentos traseiros e a roubos.

Na internet há vários casos de acidentes envolvendo motos

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Fernando Venafre

Luiz Vendramini

Eliana Malizia

O sistema free flow (ao lado) pode ser uma solução ideal ao motociclista. Acima, alguns dos personagens que estão lutando em prol da causa

e outros veículos em praças de pedágio e no último dia 2 de setembro, mais um motociclista tornou-se vítima de um treminhão, que o atropelou enquanto realizava o seu pagamento. Até o momento do fechamento desta edição não sabíamos a razão do veículo estar desgovernado (se o motorista dormiu, ou se perdeu seus freios) e qual o estado de saúde do motociclista.

"São mais de 30 anos de experiência pilotando nas estradas. E perdi as contas de passar por situações desconfortáveis nos pedágios, principalmente situações de riscos para minha segurança. Já presenciei também acidentes com motociclistas. É impressionante o descaso neste quesito!", desabafa a jornalista e influenciadora digital Eliana Malizia, do portal Aceleradas.

Há anos que este que vos escreve vem buscando, através de reportagens, cobrar das concessionárias e do governo uma solução para este problema, mas sempre as respostas são vagas e protocolares.

A última reportagem que desenvolvemos foi publicada em nossa edição 282 (Moto Adventure Maio 2024) e revelava que "os argumentos por parte das concessionárias é que o uso desta tecnologia (Sem Parar) para motocicletas só seria viável com a adoção de pistas exclusivas para motos equipadas com este dispositivo. Ainda segundo as empresas, dividir a mesma pista com carros, caminhões e ônibus seria um risco muito grande para o motociclista, caso a cancela não se abra, já que ser atingido por um impacto na traseira por um veículo maior poderia ter consequências graves.

"Entretanto, tal exigência não está prevista nos contratos de concessão firmados entre o governo, as agências reguladoras, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e as empresa concessionárias.

"Embora o governo federal na gestão de Jair Bolsonaro tenha isentado a cobrança de pedágio para motos nas concessões de futuras rodovias federais, as BRs, tal premissa não tem validade no caso de rodovias estaduais, o que faz que tal determinação fique à mercê de cada contrato de concessão".

A agência reguladora do setor de transportes do Estado de São Paulo (Artesp) informa que atualmente, 65 praças de pedágio isentam a cobrança de motocicletas, e cita que "os novos contratos de concessão estão adotando o modelo de Free Flow, onde o pagamento é realizado posteriormente, sem necessidade de parada, garantindo maior fluidez e segurança para os motociclistas".

INDIGNAÇÃO

No final de julho, o advogado e motociclista Fernando Capelletti Venafre, de 38 anos, gravou um vídeo próximo a uma praça de pedágio, onde expunha ali sua revolta diante de tal situação. Este viralizou entre os motociclistas e deu início a uma campanha que está ganhando cada vez mais força e conquistado o apoio de diferentes setores da sociedade.

Rapidamente foi organizada uma Live no Instagram que reuniu alguns motociclistas, visando discutir o tema e as possíveis soluções.

Na ocasião, uma das informações mais relevantes que veio à

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

tona foi passada por um dos debatedores, dizendo que as motos representam somente 1% da arrecadação das concessionárias. Isso explica em grande parte, duas coisas: porque em algumas rodovias a cobrança é isenta e porque as que cobram, não investem no desenvolvimento de uma tecnologia de passagem automática para motos e a infra-estrutura necessária para que ela possa operar.

Por atuar no setor e não ter conseguido uma posição oficial da entidade que representa as rodovias até o momento, nós não o citaremos.

Ainda nesta ocasião, foram levantadas duas bandeiras pelo movimento: a isenção ou a oferta de um modelo automático de cobrança.

"A isenção é uma questão política que vai acontecer a cada vez que tiver uma renegociação contratual. Então essa briga pela isenção, no fundo, é uma briga inútil, porque a gente vai continuar pagando pedágio até que exista uma força política que mude isso a cada mudança contratual, que pode levar cinco, dez, vinte ou trinta anos. Então essa é uma briga vazia", analisa Luiz Vendramini, executivo da Motor Roads Experiences, 63 anos. "Então a luta mínima a ser feita e que está na nossa alçada, e que é um direito nosso, é por condições iguais à dos carros, uma cobrança automática, rápida e segura, uma cancela separada, que não tenha óleo no chão, que não tenha risco de você ser atropelado por um caminhão ou um carro que perdeu o freio. Isto é garantido para a gente como consumidor da estrada. Então assim, esse direito de cobrar isso nós temos", complementa.

APOIO PARLAMENTAR

Embora tenha se iniciado há pouco tempo, a campanha já ganhou o apoio do deputado estadual Major Mecca, que recentemente recebeu Fernando Venafre, Luiz Vendramini e a Revista Moto Adventure em seu gabinete na Assembleia Legislativa, para tomar conhecimento maior do que está sendo pleiteado. Deste encontro, já surgiu um ofício que foi protocolado junto à Artesp e à ABCR (Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias), para solicitar informações que possam trazer caminhos que alimentem o debate e possam oferecer uma solução para o fim das filas de pedágios para motos, seja por meio da isenção, seja por meio da oferta de meios automatizados.

"A Revista Moto Adventure abraçou esta causa porque entende a importância que esta questão tem para o motociclista", apoia Vera Miranda, diretora da publicação. "O motociclista não pode ser privado do direito de escolher um meio mais rápido e seguro de pagar o pedágio e nós vamos seguir nesta luta", conclui Vera.

Um abaixo-assinado também está em curso e em menos de uma semana já reuniu mais de 5 mil assinaturas. Para assiná-lo, escaneie o QR code presente nesta reportagem.

"Como motociclista, que constantemente enfrenta os desafios dessas rodovias do Brasil, incluindo as dificuldades de pagamento dos pedágios, resolvi expor essa dor e levantar a bandeira dessa luta. Em poucos dias percebi que a minha dor era, também, a dor de muitos motociclistas que, imediatamente, fizeram contato e abraçaram a causa", revela Fernando Venafre. "Resolvi levar adiante esse desafio em prol dessa irmandade, que hoje foi abraçado por vários parceiros de estrada. Essa luta vem crescendo, com cada vez mais pessoas apoiando e torcendo por essa vitória. Se assim continuar, tenho certeza que conquistaremos a isenção dos pedágios ou ao menos melhores condições de pagamento, como cobrança automática e cabine exclusiva para motocicletas. A batalha é dura e árdua, mas vamos seguir até o fim", celebra o advogado que começou este movimento.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Novo Audi Q8 e-tron.

Eletrizante à primeira vista.

Bem-vindo ao futuro da eletrificação, potência, sustentabilidade e energias renováveis. Graças a uma maior capacidade de bateria e de carregamento, o novo Audi Q8 e-tron quattro agora pode percorrer 332 km com apenas uma carga de bateria (Padrão Inmetro).

Venha até a Audi Center Santos conhecer este incrível lançamento e acompanhe a nossa emocionante jornada rumo a um futuro mais sustentável e inovador.

Audi Center Santos

Rua Brás Cubas, 340
Vila Mathias - Santos/SP

(13) 3877-2834
audicentersantos.com.br

Imagens ilustrativas. Consulte condições. SAC: 0800 770 1926. Acesso às pessoas com deficiência auditiva ou de fala: 0800 770 1935. Ouvidoria: 0800 701 2834.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Divulgação/Arquivo Pessoal

Gloria Struck A Pioneira Indomável do Motociclismo

Ela enfrentou o status quo e desafiou preconceitos e costumes em nome de sua paixão. Conheça a história deste verdadeiro símbolo do motociclismo feminino.

Gloria Tramontin Struck, uma verdadeira lenda do motociclismo, nasceu em 1928 na pequena cidade de Clifton, New Jersey, em uma época em que as expectativas para as mulheres eram limitadas e rígidas. Filha de imigrantes poloneses, Gloria cresceu em um lar onde o trabalho duro e a disciplina eram valores fundamentais. Desde cedo, ela se interessou por mecânica, ajudando seu pai na oficina da família. Essa curiosidade inicial por motores a levou a descobrir o motociclismo, paixão que moldaria o resto de sua vida.

Na década de 1940, ainda muito jovem, Gloria fez algo impensável para a época: começou a pilotar motocicletas. Seu primeiro contato com o motociclismo foi aos 16 anos, quando montou uma Indian Scout 741B, um modelo clássico que a acompanharia em suas primeiras aventuras. Era uma época em que o simples fato de uma mulher usar calças já era visto com desconfiança, e pilotar uma motocicleta, sentada com as pernas abertas sobre um selim, era considerado um verdadeiro tabu.

Determinada a seguir sua paixão, Gloria enfrentou

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Uma revolucionária. Assim foi Gloria Struck, que enfrentou resistências e preconceitos em nome de sua paixão

preconceitos e desafios desde o início. Mesmo assim, conquistou respeito dentro da comunidade de motociclistas. Seu talento e sua coragem a levaram a se destacar, e logo ela estava participando de longas viagens pelo país, desafiando todas as expectativas sociais.

Em 1953, Gloria embarcou em uma das jornadas mais memoráveis de sua vida. A bordo de uma Harley-Davidson Panhead 1948, ela cruzou os Estados Unidos de costa a costa, partindo de Nova York e atravessando cidades como Chicago, Denver e Salt Lake City, até chegar a Los Angeles. Essa viagem, que cobriu mais de 3.000 milhas (cerca de 4.800 km), foi um marco em sua carreira, consolidando seu status de pioneira no motociclismo.

Gloria também explorou as estradas da América Latina em 1967, quando decidiu desafiar novos territórios. Ela partiu do Texas, atravessou o México e seguiu até a Guatemala, desta vez pilotando uma BMW R60/2. Durante essa aventura, ela não só enfrentou estradas desafiadoras e condições climáticas adversas, mas também se conectou com culturas distintas, levando a bandeira do motociclismo para além das fronteiras dos Estados Unidos.

Ao longo de sua vida, Gloria Struck se tornou um símbolo de determinação e liberdade. Em uma era em que as mulheres eram desencorajadas a perseguir seus próprios sonhos, especialmente em áreas dominadas por homens, Gloria abriu caminho, provando que a paixão pelo motociclismo não conhecia barreiras de gênero.

Gloria continuou a pilotar até seus 91 anos, sendo uma inspiração para motociclistas ao redor do mundo. Infelizmente, em 2019, Gloria faleceu em sua casa, de causas naturais, cercada por seus entes queridos. Mesmo em seus últimos dias, ela manteve o espírito indomável que sempre a caracterizou, e sua paixão pelas motocicletas nunca diminuiu. No total, estima-se que ela tenha percorrido cerca de 650.000 milhas (1.045.850 km) ao longo de sua vida como motociclista.

Sua história, imortalizada no livro *Gloria - 75 Years on Two Wheels and Still Riding*, continua a inspirar novas gerações de motociclistas, especialmente mulheres que, como ela, buscam sua própria liberdade e espaço em um mundo que ainda apresenta desafios para as pioneiras. Gloria Struck não apenas desafiou as normas sociais de sua época, mas também redefiniu o que significa ser uma motociclista. Seu legado é um tributo à coragem, à paixão e à liberdade sobre duas rodas.

Em 2011 seu nome foi inserido no Hall da Fama do Museu de Sturgis e em 2016 foi a vez da AMA (American Motorcyclist Association) reverenciar-lhe a história e também, inserir o nome dela em seu Hall da Fama.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos | Fotos: Divulgação

Escaneie este QR Code para assistir ao clipe desta reportagem

HONDA NXR BROS 160 2025

Desde que foi lançada no começo de 2003, a Honda NXR Bros tem sido um sucesso de vendas graças às suas características que incluem robustez, durabilidade e economia. E para 2025, ela está mais moderna e com a inédita versão ABS

Com mais de 20 anos de mercado, a NXR Bros foi um sucesso desde seu lançamento e em 2023 a moto alcançou a impressionante cifra de mais de 3 milhões de unidades produzidas, marco que merece ser comemorado. A evolução ao modelo segue o protagonismo da Honda com o mercado brasileiro e para tal, nada melhor do que apresentar a nova geração da NXR 160 Bros, pois agora serão duas as Bros disponíveis: a versão dotada de frenagem CBS e a equipada com frenagem ABS.

No trabalho conduzido pelo time de pesquisas da marca (Monozukuri Center (Mono-C), o "braço" onde técnicos e designers interpretam as preferências dos clientes Honda e as tendências de mercado, verificou-se que a NXR Bros atendia plenamente os anseios de seus usuários sob o ponto de vista dinâmico. No entanto, a necessidade de tornar o modelo mais atraente, modernizando seu design, foi um dado que saltou à vista.

A missão de adequar o motor para atender a norma de emissões determinada pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT 5 veio atrelada ao aperfeiçoamento de aspectos da ciclística. A adoção de uma suspensão dianteira inédita ou introdução da versão equipada com frenagem ABS teve como claro objetivo o respeito à tradição Honda de constante aperfeiçoamento de seus produtos.

Seguindo uma tecnologia aplicada às novíssimas Sahara e Tornado, a NXR 160 Bros 2025 traz o tanque metálico encapsulado por superfícies plásticas, com amplas carenagens laterais.

A nova conformação do assento cumpre um duplo papel nas novas NXR 160 Bros, garantindo mais conforto por ser mais largo, e evidenciando o aspecto estético mais atual, além de ter os dois níveis mais acentuados. Outro item novo na NXR 160 Bros 2025 é a pedaleira de garupa, agora de alumínio, uma mudança positiva sob o ponto de vista estético e prático, bem como o guidão, proporcionando nova

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

ergonomia a piloto e passageiro. Apesar das mudanças, não houve alteração em relação à altura do assento em relação ao solo, mantida em 836 mm.

Na NXR 160 Bros 2025 o refinamento técnico e estético se percebe em detalhes como a nova passagem do duto de freio que parte do manete direito, cujo posicionamento permite uma visualização do painel sem interferências. O painel de instrumentos da NXR 160 Bros 2025 é novo, sempre digital, e segue o padrão blackout. Traz como novidade um útil indicador de marcha engatada além de indicador de consumo médio, nível do tanque de combustível, velocímetro, contagiros e hodômetro total e parcial (A e B). A moto também ganhou uma tomada USB-C para alimentar celulares, instalada próxima ao painel.

MOTOR

O motor que equipa a NXR 160 Bros 2025 é derivado do usado na CG 160 em suas diversas versões. Trata-se de um monocilíndrico 4T arrefecido a ar com comando único de válvulas no cabeçote (OHC - Overhead Camshaft) que atua em balancins roletados.

O sistema de injeção de combustível PGM-FI (Programmed Fuel Injection) FlexOne permite o uso de etanol e gasolina em proporções variadas. A potência máxima da NXR 160 Bros 2025 é de 14,3 cv com etanol e 14,2 cv com gasolina, sempre a 8.000 rpm. O torque máximo é de 1,45 kgf.m com etanol e 1,44 kgf.m com gasolina, a 5.500 rpm.

Outra novidade da NXR 160 Bros 2025 é o filtro de combustível separado da bomba, que reduzirá o custo de manutenção.

Houve uma pequena alteração no câmbio de cinco

Quer pilotar moto e scooter com técnica e segurança?

NÓS TEMOS A RESPOSTA

No **Curso Abtrans de Pilotagem** você aprende muito mais do que na **moto-escola**!
Não importa seu nível de experiência, **ou mesmo se já tem moto e habilitação.**
Nós contamos com **15 motos e scooters de 110 a 250cc.**
Venha aprender **técnicas de frenagem, curvas, contra-esterço, manutenção e muito mais.**
Níveis básico e avançado.
Saia dessa vida de transporte público e aprenda a pilotar motos e scooters com quem tem **40 anos de experiência em segurança de motociclistas: Tite Simões.**
E para você que pretende reduzir o afastamento de trabalho na sua empresa, consulte-nos sobre ações de SIPAT, CIPA e palestras educativas.

Tite Simões

15 motos e scooters de 110 a 250cc.

Contra-esterço

11 9 9458-7351 cursoabtrans@gmail.com

Aulas no Shopping D, Av. Cruzeiro do Sul, 1.150 - São Paulo, SP

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

velocidades: a quinta marcha está mais longa, o que na prática implica em um desempenho melhor com a mesma rotação do motor, favorecendo menor consumo em uso rodoviário.

MUDANÇAS CICLÍSTICAS

Para incrementar comportamento dinâmico e a resistência em uso severo, a suspensão dianteira passou a ter tubos de 33 mmØ em substituição a suspensão anterior, com tubos de 31 mmØ. A alteração não comportou em mudança do curso da roda de 19 polegadas, que é de 180 mm. Na traseira, a suspensão do tipo monochoque oferece um curso de 160 mm à roda de 17 polegadas. Os pneus são os Pirelli MT60.

PREÇOS E CORES

As Honda NXR 160 Bros ABS e NXR Bros 160 CBS chegam na rede de concessionários Honda a partir de setembro. A garantia é de 3 anos, sem limite de quilometragem, mais óleo Pro Honda grátis em sete revisões (o fornecimento gratuito do óleo é válido a partir da 3ª revisão). O intervalo de manutenção é de 6.000 quilômetros ou 6 meses após a primeira revisão, que deve ocorrer com 1.000 quilômetros ou 6 meses.

O preço público sugerido, base São Paulo/SP, que não inclui despesas com frete ou seguro, é:

Honda NXR 160 Bros CBS: R$ 20.490,00

Cores disponíveis: Cinza e Vermelho

Honda NXR 160 Bros ABS: R$ 21.390,00

Cores disponíveis: Preto e Vermelho

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: Gustavo Epifanio | Foto: Alexandre Moreira

Com que idade você descobriu que moto é legal?

Alguns começam cedo, outros tarde, mas o fato é que só quem atende a este chamado vai entender o que é ser motociclista.

Existem vários tipos de motociclistas, entre eles, aqueles que aprenderam a andar de moto desde cedo, os que aprenderam depois de mais velhos, os que aprenderam por necessidade, aqueles que vivem o motociclismo como esporte ou como meio de transporte ou ganha-pão.

Seja lá qual for o motivo ou a época em que você aprendeu e pegou gosto por motocicletas, na grande maioria dos casos essa relação é levada para a vida. É bem verdade que existem os ex-motociclistas, aqueles que dizem que já gostavam de motos e hoje não gostam mais, em alguns casos até mesmo abominam. Acredito que esses nunca gostaram de verdade; se você gostava e não gosta mais, então nunca gostou de verdade. Já conheci alguns que os olhos brilham ao falarem de uma antiga companheira de duas rodas mas que, por algum motivo, deixou para trás o motociclismo.

No meu caso, ser motociclista só não é mais natural quanto ser corintiano, mas ambas as paixões me acompanham desde muito cedo. Não me lembro de ter me tornado corintiano, me entendo assim desde sempre, nunca imaginei outra alternativa. Se você já foi um do Bando de Loucos e mudou de time, é porque nunca foi; se não era e passou a ser, é porque sempre foi e não sabia. Na década de 1980, com 9, 10 anos de idade, ia sempre com meu pai ao Pacaembu assistir aos jogos do Corinthians aos sábados e domingos, mas ficava muito bravo que ele não levava aos jogos no meio de semana, pois eram de noite e no outro dia eu tinha aula logo cedo; depois de um tempo passei a ir sozinho.

Diferente do amor pelo Corinthians, não foi com meu pai que aprendi a gostar de motos; na verdade, eu nem podia sonhar em ter uma moto que era aquele sermão, de que "moto é perigoso e que eu podia me arrebentar", mas assim como ser corintiano, a paixão por motos sempre esteve dentro de mim. Acabei aprendendo desde cedo, andando nas motos dos meus primos e amigos e estava sempre em cima de uma. Mas tenho amigos que só depois de mais velhos resolveram experimentar essa sensação e ficaram encantados e hoje não conseguem se ver sem uma.

Da mesma forma que vemos pessoas que iniciaram no motociclismo muito cedo, temos também aqueles que, por falta de oportunidade, por medo ou qualquer outro motivo, nunca tiveram esse contato e em determinado momento da vida, resolvem seguir aquele roteiro, aposentado ou próximo de se aposentar, resolvem comprar uma moto. É como se aquele espirito de liberdade que a moto nos traz estivesse ali adormecido, esperando para ser despertado.

Não importa quando foi o despertar para essa paixão, o que importa é vivê-la independentemente do tamanho, modelo, potência da "motoca", cada um tem seu tempo e maneira de se relacionar com elas, mas só quem se rende a esse chamado vai entender o que é ser motociclista, assim como ser corintiano.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: André Ramos (*) | Fotos: André Cactano/Doni Castilho/MundoPress

FERNANDO ALVES GERENTE DA OPERAÇÃO BRP NO BRASIL

O principal executivo da BRP no Brasil, destaca a importância do mercado brasileiro para a multinacional canadense e os planos de expansão com foco na popularização dos powersports.

A BRP (Bombardier Recreational Products) deu mais um passo importante em sua trajetória na América Latina ao inaugurar sua primeira sede na região, localizada em Campinas (SP). Essa conquista reforça o compromisso de longo prazo da multinacional canadense com o Brasil, um mercado que, segundo Fernando Alves, gerente de operações da BRP no país, é um verdadeiro "playground" para os produtos da marca, como os veículos off-road da Can-Am e as motos aquáticas da Sea-Doo.

Nós realizamos uma entrevista por email com ele e, a partir de agora, você acompanha os principais pontos.

O CRESCIMENTO DO MERCADO BRASILEIRO

Fernando Alves compartilhou que o mercado brasileiro é visto como um dos mais promissores pela BRP. "Ainda há muito potencial de crescimento de vendas para os quadriciclos e UTVs da Can-Am e as motos aquáticas da Sea-Doo," afirma Alves. Os números comprovam: em 2023, a empresa registrou um aumento de 42% nas vendas no atacado e

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

53% no varejo. Esses resultados colocam o Brasil, ao lado da China, como um dos grandes centros de negócios da BRP, que ainda concentra seu maior volume de vendas nos Estados Unidos e Canadá.

VERSATILIDADE DOS UTVS: UM FENÔMENO EM CRESCIMENTO

Um dos produtos que tem conquistado o público brasileiro é o UTV, especialmente no segmento esportivo. Segundo Alves, "a categoria para UTVs é a que mais cresce, e a Can-Am é reconhecida mundialmente pelos títulos no ambiente off-road." Ele cita o exemplo do rali Sertões, onde a marca venceu pela 12ª vez consecutiva com o Maverick R. Além do esporte, os UTVs têm ganhado espaço no turismo e no agronegócio, oferecendo versatilidade tanto para o trabalho pesado quanto para lazer e aventura.

ESTRATÉGIA DE EXPANSÃO E POPULARIZAÇÃO DOS POWERSPORTS

A nova sede em Campinas (S) foi estrategicamente escolhida após análise de várias regiões do Brasil. "A cidade oferece tudo que a BRP precisa, como talentos qualificados e localização estratégica," explica Alves. Além da expansão da rede de concessionários, a BRP está focada na popularização dos powersports no Brasil, o que passa pela regulamentação das atividades que envolvem seus produtos e pelo uso consciente e seguro, sempre com respeito ao meio ambiente.

EXPERIÊNCIAS AO AR LIVRE: O FOCO DA BRP

A base do segmento de powersports é a experiência ao ar livre, e a BRP tem investido nisso. Alves destaca a parceria com três operadoras especializadas em passeios e expedições com quadriciclos e UTVs: Somos Adventure, ROX Motors e Sertões Experience. Essas operadoras oferecem experiências tanto para proprietários quanto para quem nunca teve contato com veículos off-road, em locais como Gramado (RS), Tuiuti (SP) e Jericoacoara (CE).

GESTÃO DE TALENTOS NA BRP

Para uma empresa inovadora como a BRP, ter uma equipe proativa e curiosa é essencial. "A sede da BRP é em Quebec, no Canadá, e estamos presentes em mais de 130 países," diz Alves. A empresa, que emprega cerca de 20 mil colaboradores globalmente, está sempre em busca de novos talentos, especialmente para a nova sede em Campinas, onde as vagas disponíveis podem ser conferidas no site global da BRP.

(*) Colaboraram Ângela Monteiro (MundoPress) e Sergio Paganelli (BRP Brasil)

A BRP passa a oferecer um amplo leque de experiências a seu consumidor

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto e Fotos: Teiga Júnior (*)

Bagagem não chegou e agora?

Passar por uma situação de extravio de bagagem, além de desagradável, pode impor mudanças na programação de nossa viagem. Saiba como agir nestes momentos e previna-se.

Imagine-se chegando ao destino de uma viagem de moto que você planejou por meses. Tudo em ordem: a rota detalhadamente traçada, a moto revisada, e as expectativas lá no alto para a aventura que se desenrolaria nos próximos dias.

Ao desembarcar, você aguarda sua bagagem, que contém itens essenciais para a viagem, mas ela não aparece. Seja no aeroporto ou no carro de apoio, a bagagem simplesmente não chega. O que fazer agora?

O primeiro passo é manter a calma. Embora a frustração seja inevitável, perder o controle emocional só dificultará a resolução do problema. Se estiver em um aeroporto, dirija-se imediatamente ao balcão de atendimento para reportar o extravio. Se estiver viajando com um carro de apoio, entre em contato com a equipe para entender onde ocorreu a falha – e uma dica muito importante aqui

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

é colocar em sua mala, um TAG para localizá-la.

Com a bagagem extraviada, é hora de priorizar o que realmente importa. Quais são os itens que você precisa de imediato? Pense em equipamentos de segurança, como jaqueta e capacete, documentos, e qualquer medicamento que precise tomar regularmente. A maioria desses itens deve estar com você, não na bagagem despachada. Se não estiverem, a prioridade agora é substituí-los. Guarde todas as notas para ressarcimento futuro.

Sempre bom ter um plano B. Isso inclui levar consigo uma pequena mochila com o essencial: uma muda de roupas, itens de higiene pessoal, e documentos. Assim, se o pior acontecer, você ainda tem o básico para continuar a viagem até que a bagagem seja recuperada.

Motociclistas formam uma comunidade global, e você pode usar isso a seu favor. Ao relatar sua situação em grupos locais ou online, é possível que outros motociclistas na área possam ajudar. Seja emprestando um equipamento ou indicando onde comprar itens necessários, a comunidade muitas vezes se mostra solidária nesses momentos.

A falta de bagagem pode exigir uma adaptação no roteiro. Talvez seja necessário passar mais tempo em uma cidade até que sua bagagem chegue ou mudar os planos de camping para estadias em pousadas, onde você terá mais conforto e segurança. Lembre-se de que a flexibilidade é uma habilidade valiosa em qualquer viagem de moto e um bom cartão de crédito nessas horas ajuda.

Cada situação imprevista traz lições valiosas. Use essa experiência para reavaliar como você prepara sua bagagem em futuras viagens. Talvez você perceba a importância de distribuir melhor os itens entre o que é despachado e o que permanece com você, ou talvez opte por um seguro de viagem que cubra extravio de bagagem. Lembre-se de que a viagem ainda é uma aventura. Não deixe que o incidente com a bagagem roube a alegria de explorar novos lugares.

Adapte-se, improvise, e siga em frente, pois a verdadeira essência de uma viagem de moto está em enfrentar e superar desafios, mesmo os inesperados.

Viajar de moto é, por natureza, uma experiência de liberdade e autossuficiência. Embora a falta de bagagem possa ser um golpe duro, o espírito aventureiro que motiva essas viagens é o mesmo que ajuda a superá-los.

O extravio da mala em uma viagem não é raro e é preciso estar preparado para isso desde o momento de arrumá-la

E quando você finalmente recuperar sua bagagem (ou não), terá uma história a mais para contar na próxima parada.

Dependendo do estrago que possa ter tido, lembre-se que é um direito seu buscar uma retratação aos danos sofridos, então para isso, sempre guarde e documente cada passo dado.

Abração e sigamos na aventura.

(*) Teiga Júnior foi o primeiro motociclista brasileiro a pilotar pelo Tibete 2013) e é autor do livro "Motociclismo: planejamento e execução em viagens de aventura".

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto: Geraldo "Tite" Simões (*) | Fotos: Divulgação ABTRANS

Frenagem de moto Desvenda esse mistério

Como as motos têm um freio para cada roda, o momento da frenagem exige calma, concentração e conhecimento.

Carros têm quatro rodas e apenas um pedal de freio. Caminhões têm dez rodas e um pedal de freio. Por que as motos precisam ter um freio para cada roda?

A resposta é porque existem duas situações nas quais devemos equilibrar e distribuir a frenagem entre as rodas dianteira e traseira! Em baixa velocidade, quando o guidão está virado é melhor usar apenas o freio traseiro, para a roda dianteira não derrapar. E nas curvas de média ou alta velocidades quando a moto está inclinada e o piloto deve concentrar mais força no freio traseiro. Porque se acionar o dianteiro com violência a moto levanta e segue reto.

A dificuldade da frenagem em motos e scooters é por conta de três fatores: o aprendizado incorreto, a lembrança dos tempos da bicicleta e o fato de ter um freio para cada roda.

Boa parte da dificuldade de frear as motos vem da interpretação equivocada dos instrutores de moto-escola. Como o exame de habilitação é feito em um ambiente controlado, em baixíssima velocidade, a instrução é para usar apenas o freio traseiro. Não está errado, para aquela situação, mas depois o piloto vai pra rua sem saber como usar o freio dianteiro.

Isso gerou uma enorme distorção nos motociclistas brasileiros, porque a maioria passa o tempo todo usando apenas o freio traseiro. Para piorar tem a lembrança (dolorida) dos tempos da bicicleta. Numa bike o uso exagerado do freio dianteiro pode causar um capotamento. Mas isso acontece pela diferença de peso entre o veículo e o condutor. Uma bicicleta pesa em média de 10 a 15 Kg, enquanto o condutor tem cinco, seis ou até dez vezes mais.

O medo de usar o freio dianteiro causou tanta distorção que em algumas regiões do Brasil é comum os motociclistas mandarem tirar a manete do freio dianteiro para não acionar acidentalmente! Principalmente se a moto tiver freio dianteiro a disco.

A consequência dessa distorção é o uso apenas do freio traseiro que tem uma capacidade muito menor de frenagem. Lembre: o que freia um veículo não é o freio! O freio só freia a roda, mas o que faz o veículo apresentar aceleração negativa

é o atrito do pneu com o asfalto. Não adianta frear a roda até travar porque o atrito será menor.

Só para exemplificar, fiz uma experiência simulando várias situações de frenagem de emergência. Em todas elas estava a 45 km/h, uma velocidade absolutamente segura para rodar na cidade.

Utilizando uma moto 160cc com freio dianteiro a disco e traseiro a tambor, isolados, fiz uma frenagem aplicando apenas o freio traseiro. A roda traseira travou e a moto percorreu 24 metros até se imobilizar. É uma distância inaceitável para uma velocidade de 45 km/h, porque equivale a quase cinco carros.

Depois, repeti a frenagem, mas usando os dois freios ao mesmo tempo e a distância percorrida caiu para oito metros,

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

que é menos da metade.

Hoje em dia algumas motos utilitárias apresentam sistema de freio combinado: ao acionar apenas o freio traseiro, o freio dianteiro recebe cerca de 20 a 25% de atuação. Não é o ideal, mas dá para reduzir os espaços de frenagem pela metade!

Basicamente existem dois tipos de frenagem: a programada e a de emergência. A programada é a mais simples, porque a pessoa já sabe que precisa parar, onde vai parar e só vai modulando os freios e o câmbio para chegar no ponto programado completamente imóvel.

Na frenagem programada o motociclista pode acionar a embreagem e reduzir gradativamente todas as marchas (o câmbio de moto é sequencial!), até parar com a primeira marcha engatada. Neste caso o câmbio não tem a finalidade de ajudar a frenagem, que fique bem claro! A redução é apenas para deixar a moto em primeira ou no neutro, porque se parar com o câmbio na terceira ou quarta marcha fica mais difícil engatar a primeira.

A frenagem de emergência é a mais complexa e que gera muita confusão. Para começar se o piloto teve de frear de emergência é porque não prestou atenção em alguma coisa. Motociclistas não podem se permitir passar por uma situação de emergência, é quase um atestado de distração!

Em segundo lugar, saiba que a frenagem que visa imobilizar o veículo no menor espaço possível é diferente daquela programada descrita anteriormente. Deve-se esquecer o câmbio e acionar a embreagem apenas no final para o motor não "morrer". Existem dois medos no momento da frenagem forte: o de forçar demais o freio dianteiro e a moto capotar ou o de exagerar no freio traseiro e a moto derrapar. Como já foi explicado, o medo de capotar vem da bicicleta, que realmente capotava e essa condição marcou a memória e a pele de muita gente. A relação de peso entre a moto e o condutor é muito diferente das bicicletas.

O medo de derrapar a roda traseira vem também das bikes, que tem pneus muito finos com muita pressão (quase 100 libras/pol2), enquanto na moto o pneu é largo e tem em média 30 libras/pol2. O pneu de moto consegue mais aderência se comparado com os de bicicleta.

A derrapagem da traseira é causada pelo EXCESSO do freio dianteiro. Quando o motociclista aplica o freio dianteiro com muita violência, a frente afunda, a traseira levanta e nessa hora, a roda trava mesmo. Portanto, o correto em uma frenagem forte é começar pelo traseiro e depois aplicar o dianteiro.

E, por favor, não faça comparação com motos de corrida: é outro asfalto, outro pneu e outro piloto! Nem tudo que funciona em corrida dá certo na rua.

O sistema ABS (antitravamento) tem uma função bem específica: permitir que as motos mantenham a trajetória mesmo com piso escorregadio. Funciona muito bem especialmente para frenagens no molhado, porque a moto não derrapa.

Mesmo assim vale esclarecer alguns pontos importantes. A frenagem é um momento onde a calma e a habilidade contam muito. Aqueles espaços de frenagem dos testes não levaram em conta um dado importantíssimo: o tempo de reação! O tempo de reação é o período entre o motociclista detectar um problema e a moto começar a apresentar uma aceleração negativa. Em pessoas normais, sadias, experientes e ativas, esse tempo de reação é de um segundo, em média. Se for uma pessoa sedentária, com sobrepeso, idosa ou sob efeito de drogas ou álcool, esse tempo pode chegar a quatro segundos!!!

Então, voltando àquele exemplo da frenagem a 45 km/h temos de levar em conta que a esta velocidade a moto percorre 12,5 metros por segundo. Mesmo freando com muita precisão, na melhor medida, que foi de oito metros, a frenagem total será de 8+12,5 metros, ou seja, 20,5 metros até imobilizar a moto, o que corresponde a quatro carros.

Essa informação é importante para entender a necessidade de rodar em velocidade reduzidas nos corredores entre os carros. A forma mais segura de evitar um acidente é reduzir a velocidade.

IMPORTANTE: Seja qual for a situação – lombada ou buraco – se perceber que não vai conseguir parar antes do obstáculo solte os freios, levante um pouco do banco da moto e espere a pancada! Jamais passe pelos obstáculos freando! Quando a moto freia a suspensão dianteira afunda, a mola contrai e o curso diminui. Nesse momento, se a roda dianteira impactar num buraco ou lombada, não haverá curso de suspensão para dissipar a energia e a pancada na roda dianteira será agravada a ponto de até quebrar a roda ou cortar o pneu.

Em algumas situações às vezes é melhor não frear e apenas levantar um pouquinho, apoiar o peso do corpo nas pedaleiras e se preparar para a pancada. Com as suspensões livres a moto absorve o choque e não transmite para o corpo do motociclista.

A melhor forma de evitar tudo isso é manter 100% da atenção, rodar a uma velocidade compatível com a situação e treinar. Quanto mais o motociclista pilota, melhor fica.

(*)Tite Simões, jornalista e instrutor de pilotagem, ex-piloto de motovelocidade, criou em 2015, em sociedade com Ronaldo Guimarães, da HLX, a Abtrans - Academia Brasileira de Trânsito - Para atender pessoas com ou sem habilitação. Hoje atende também motociclistas experientes, scooteristas e empresas que precisam reduzir afastamento por acidente de percurso.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

Texto e fotos: Edson Luiz "Mamute 99

UM É POUCO, DOIS É DEMAIS!?

A existência de dois campeonatos no país poderia ser motivo de comemoração, mas isso está longe de ser uma verdade.

Fala piloto! Hoje vamos explanar sobre um tema que está dando o que falar no mundo da motovelocidade brasileira: a coexistência de dois campeonatos nacionais de peso, o Superbike Brasil e o Moto1000GP, e os desafios que isso traz para equipes, pilotos e fãs.

Ter dois campeonatos de alto nível no Brasil deveria ser motivo de celebração, mas a realidade é um pouco mais complicada. Com as datas de calendário frequentemente batendo, quem sai perdendo são todos os envolvidos. As equipes se veem em um dilema logístico e financeiro, tendo que escolher em qual campeonato focar seus recursos. Isso pode significar menos investimento em tecnologia e treinamento, afetando diretamente o desempenho dos pilotos.

Os pilotos, por sua vez, enfrentam uma escolha difícil. Competir em ambos os campeonatos é praticamente inviável devido ao choque de datas e à exaustão física e mental. Isso limita as oportunidades de exposição e crescimento, além de diminuir a competitividade, já que os melhores talentos acabam divididos entre os dois eventos. Para os fãs, a situação é igualmente frustrante. A impossibilidade de acompanhar ambos os campeonatos ao vivo ou pela mídia reduz a experiência e o engajamento com o esporte.

Além disso, as discussões envolvendo diretores de prova têm acirrado ainda mais os ânimos. Decisões polêmicas e, por vezes, injustas, podem mudar o rumo de um campeonato inteiro.

Um exemplo recente foi a etapa do Moto1000GP em Cascavel (PR), onde um piloto da Categoria Pro foi punido de forma controversa, gerando debates acalorados sobre a imparcialidade e a competência das decisões tomadas. Essas situações não só prejudicam os pilotos diretamente envolvidos, mas também minam a confiança de todos os participantes no sistema de arbitragem.

A rivalidade entre os organizadores dos campeonatos, em vez de fortalecer o esporte, acaba criando um ambiente de incerteza e divisão. Para que a motovelocidade brasileira realmente cresça e se desenvolva, é crucial que haja uma maior coordenação e cooperação entre os campeonatos. Harmonizar os calendários e estabelecer critérios claros e justos para as decisões de prova são passos fundamentais para garantir que todos possam competir em igualdade de condições e que o público possa desfrutar do melhor que o esporte tem a oferecer.

Vamos torcer para que essa situação se resolva e que possamos ver um futuro onde o Superbike Brasil e o Moto1000GP coexistam de forma harmoniosa, elevando o nível da motovelocidade no país e proporcionando um espetáculo ainda maior para todos nós, apaixonados por velocidade.

Distribuição 100% gratuita @clubederevistas

JBL
HARMAN

JBL WIND 3

PARA OS AVENTUREIROS QUE BUSCAM PRATICIDADE E RESISTÊNCIA.

Projetada para se adaptar facilmente a motos, scooters, bicicletas e patinetes, **a caixa de som Bluetooth portátil JBL Wind 3** é prática de instalar, podendo ser usada em qualquer lugar - seja no guidão, na mochila ou até mesmo pendurada em um galho de árvore.

Desfrute do lendário som JBL sempre que estiver em movimento, enquanto sua classificação IP67 à prova de água e poeira permite que você curta sua música e rádio favoritas faça sol ou faça chuva.

/JBLCarAudioBrasil jblcaraudiobrasil /jbl JBL.COM.BR